Наследники Нестерова

Г Х Дьяченко

SHOUT
SHARE
IT

- Дьяченко Г Х

Дьяченко Г Х
Наследники Нестерова

Дьяченко Г.Х
Наследники Нестерова
{1} Так обозначены ссылки на примечания
{*1} Так обозначены ссылки на примечания Готье Неимущего (выполнившего OCR)

Аннотация издательства: 1-й гвардейский Красногвардейский ордена Ленина, Краснознаменный и ордена Кутузова III степени истребительный авиационный полк был создан на базе 1-й советской боевой авиационной группы, начавшей свой боевой путь в годы гражданской войны на Восточном фронте. В 1922 г. в состав этой части вошел авиационный отряд, которым в свое время командовал известный русский военный летчик, основоположник высшего пилотажа Петр Николаевич Нестеров. В борьбе с врагами нашей Родины и в дни мирной боевой учебы росли и крепли боевые традиции полка, мужество и мастерство его личного состава. Неувядаемой боевой славой покрыл себя полк в годы Великой Отечественной войны. Летчики, инженеры, техники и авиационные специалисты полка - достойные наследники Нестерова - в борьбе с гитлеровскими захватчиками показали себя стойкими и мужественными защитниками нашей Родины. О славном боевом пути этого полка, о горячем патриотизме, мужестве и героизме его личного состава рассказывается в книге "Наследники Нестерова". Читатель найдет в ней также яркое и убедительное повествование о неразрывной связи Советской Армии с народом, о неустанной заботе и внимании Коммунистической партии Советского Союза о воспитании советских воинов в духе безупречного выполнения своего воинского и интернационального долга. Книга рассчитала на массового читателя.

Содержание
Всегда первый
Часть первая
Под Казанью
Тяжелые испытания
На Западном Фронте
Над горами Кавказа
"Если завтра война"...
Часть вторая
По тревоге

Защищая родную Москву
Незабываемые встречи
На Калининском фронте
Блокада прорвана!
Первый салют Родины
Вперед, на Запад!
Знамя Победы
Всегда первый

9 мая 1945 года. На аэродроме в честь Дня Победы выстроились части гвардейского соединения. На правом фланге - личный состав 1-го гвардейского Красногвардейского ордена Ленина, Краснознаменного, ордена Кутузова III степени истребительного авиационного полка. Эту высокую честь быть первым, на которого держат равнение все остальные части соединения, полк заслужил своей самоотверженной борьбой за свободу и независимость советской Родины.

Свою боевую историю полк начал от 1-й советской боевой группы, возникшей в 1918 году. В 1919 году советские авиационные отряды были сведены в авиадивизионы. В 1920 году Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет наградил 1-й авиадивизион истребителей, в который входила и 1-я советская боевая группа, Почетным Революционным Красным Знаменем. Этой высокой награды летчики и мотористы 1-го авиадивизиона удостоились за мужество и героизм, проявленные в борьбе с врагами революции.

В этой одной из первых советских авиационных частей служили Иван Ульянович Павлов, Феликс Антонович Ингаунис, Александр Тимофеевич Кожевников, Всеволод Лукьянович Мельников, Александр Константинович Петренко, Георгий Степанович Сапожников, Борис Николаевич Кудрин, подвиги которых никогда не забудут советские люди.

В 1922 году на основе 1-го и 3-го авиадивизионов была сформирована 1-я советская эскадрилья истребителей. В состав ее вошел отряд, которым в 1914 году командовал Петр Николаевич Нестеров - основоположник высшего пилотажа, первый в мире выполнивший вмертвую петлю" и совершивший первый в мире воздушный таран. Личный состав эскадрильи считал себя продолжателем дел славного летчика-новатора, пламенного патриота Родины. Каждый летчик и моторист эскадрильи стремился, как и Нестеров, творчески осваивать авиационную технику, искал новые возможности ее боевого использования.

Много славных дел совершили летчики и техники эскадрильи, за что в 1925 году эскадрилья была удостоена высокой чести носить имя великого Ленина. А в 1928 году, когда

ей исполнилось десять лет, ЦИК СССР наградил эскадрилью за заслуги в годы гражданской войны и мирного строительства орденом Красного Знамени.

Продолжая и умножая славные традиции героев гражданской войны, летчики Краснознаменной эскадрильи высоко несли честь советских авиаторов. Здесь выросли такие прославленные мастера пилотажа и воздушного боя, как Сергей Иванович Грицевец, первый в стране дважды Герой Советского Союза, как Анатолий Константинович Серов и Валерий Павлович Чкалов, удостоенные одними из первых самой высокой и почетной награды в нашей стране - звания Героя Советского Союза.

В 1938 году на базе 1-й Краснознаменной эскадрильи был сформирован 29-й Краснознаменный истребительный авиационный полк. В его боевой семье служил ныне дважды Герой Советского Союза маршал авиации Евгений Яковлевич Савицкий.

Вершин боевой славы полк достиг в годы Великой Отечественной войны. Он одним из первых среди авиационных частей Военно-воздушных сил нашей Родины был удостоен высшей награды - ордена Ленина - и уже в 1941 году преобразован в гвардейский. В конце войны знамя полка украсила еще одна награда - орден Кутузова III степени. Мне особенно приятно отметить, что Краснознаменный полк входил в состав дивизии, которой я командовал с 1940 по 1942 год. И все это время личный состав полка находился в первых рядах защитников Родины, показывая другим частям дивизии пример самоотверженного выполнения воинского долга. Беззаветная любовь к Родине, преданность делу Коммунистической партии, храбрость, выдержка и взаимопомощь в учебе и службе - эти благородные черты, воспитываемые ленинской партией у всего нашего народа, были особенно ярко продемонстрированы летчиками, инженерами, техниками и механиками полка в боях с немецко-фашистскими извергами.

От Москвы и до Берлина с честью пронесли гвардейцы свое овеянное славой боевое знамя. В жестоких боях под Москвой и на Курской дуге, в Белоруссии и под Берлином личный состав полка сражался мужественно и умело, с достоинством и честью. О подвигах летчиков А. А. Тормозова, Н. М. Дудина, А. В. Попова, Л. З. Муравицкого, В. В. Мигунова и многих других героев полка знали далеко за пределами дивизии. У этих мастеров огня и маневра учились искусству побеждать врага сотни молодых летчиков-истребителей.

Навсегда остались в моей памяти имена политических работников полка. Это они вместе с командиром полка и

командирами эскадрилий своим личным примером воодушевляли летчиков, инженеров, техников и авиаспециалистов полка на самоотверженный труд во имя нашей Родины, делали все, чтобы полк был единой дружной семьей умелых, стойких и убежденных бойцов.

В боях с врагами Отчизны сложили головы многие соколы 1-го гвардейского полка. Но память о них будет вечно жить в сердцах боевых друзей, всего нашего народа, как память о верных сынах, "которые пролили кровь, отдали свою жизнь в борьбе за свободу и независимость Родины в гражданскую войну и Великую Отечественную войну. Советские люди глубоко благодарны тем, кто героически отражал натиск врага и, не жалея сил, укреплял и укрепляет могущество своей Родины, стоя на страже мирного труда советского народа" (Н. С. Хрущев).

XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза в своей резолюции по отчету Центрального Комитета КПСС поставил перед всем народом как одну из важнейших задач - "держать на должной высоте, всемерно укреплять обороноспособность нашей Родины, - оплота мира во всем мире, совершенствовать вооружение Советской Армии, повышать уровень боевой и идейно-политической подготовки ее личного состава... надежно охранять созидательный труд и мирную жизнь советских людей - строителей коммунизма". В решении этой задачи важную роль играет пропаганда славных боевых традиций Вооруженных Сил СССР, подвигов, совершенных бойцами, командирами и политработниками в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

Предлагаемая вниманию читателей книга является, на мой взгляд, скромной попыткой ее автора, бывшего летчика-истребителя, внести свой вклад в это большое и нужное дело.

На основе архивных документов и воспоминаний участников героических событий он создал увлекательное повествование о славном боевом пути 1-го гвардейского полка и героических делах его личного состава. Так пусть же эта книга еще раз напомнит молодым советским людям о том, как их отцы и старшие братья, не щадя жизни, дрались за счастье своего народа, и вдохновит их на новые героические дела во имя победы коммунизма в нашей стране.

Герой Советского Союза маршал авиации С. Руденко

Часть первая

"Безумству храбрых поем мы славу!"

А. Горький. "Песня о Соколе"

Под Казанью

Ранним утром 15 августа 1918 года под Казань, на станцию

Свияжск, из Москвы прибыл эшелон. На платформах стояло одиннадцать истребителей "ньюпор". В вагонах находились летчики, механики, стрелки 1-й советской боевой авиагруппы истребителей. Поезд встретили представители штаба 5-й армии Восточного фронта. Командир авиагруппы красвоенлет И. У. Павлов доложил комиссару Главного управления Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (Главвоздухфлота) К. В. Акашеву, исполнявшему в это время и обязанности начальника авиации 5-й армии, о благополучном прибытии и готовности личного состава группы к выполнению боевых заданий командования Восточного фронта.

Начальник авиации 5-й армии, тепло поздоровавшись с командиром и со всеми летчиками и мотористами, пожелал им успеха в предстоящих боевых действиях. Он тут же отдал распоряжение о разгрузке эшелона, а затем пригласил Павлова в штаб для получения боевой задачи.

Во второй половине дня, когда командир группы возвратился из штаба, эшелон был уже разгружен. Технический состав занимался сборкой самолетов. Вокруг Павлова собрались летчики Н. Г. Стомбровский, Ф. А. Ингаунис, Г. С. Сапожников, А. И. .Ефимов, Е. И. Гвайта, Б. К. Былинкин, В. И. Мальцев, Н. И. Логинов. Разложив на коленях карту города Казани, командир группы ознакомил подчиненных с обстановкой, рассказал о ближайших боевых задачах:

- Нам приказано завтра, 16 августа, в 16.00 произвести налет на казарму и штаб белых. Расположены они вот здесь. Используем десятифунтовые бомбы. Я покажу, как надо бомбить с истребителей, а потом сами потренируетесь...

- А куда класть бомбы? - спросил Сапожников.

- На колени... По две штуки.

На следующий день, точно в назначенное время, десять самолетов "ныопор" поднялись в воздух и взяли курс на Казань.

На аэродроме сразу стало тихо. К мотористам подошел комиссар авиагруппы Михаил Васильев. Он поздравил мотористов эскадрильи с первым боевым вылетом, поблагодарил их за быструю подготовку самолетов. Мотористы Владислав Новицкий и Федор Силантьев попросили комиссара рассказать о положении на фронтах.

- Тяжелое... На севере англо-американские интервенты и белогвардейцы, захватив Мурманск и Архангельск, угрожают Петрограду... Немецкие оккупанты заняли Украину... Войска белогвардейского генерала Краснова подошли к Царицыну... Не хватает оружия, боеприпасов, хлеба...

Комиссар рассказывал просто, и каждое его слово западало в

души бойцов, вызывало гнев против врагов народа, желание скорее очистить землю от контрреволюционной нечисти.

Но вот чуткие уши авиаторов уловили гул моторов возвращающихся с задания самолетов. Все вскочили, словно подброшенные пружиной, и стали следить за посадкой истребителей. Приземлился один, второй, третий...

- Девять... А где десятый?? - недоумевали мотористы.

- Наверное, пошел на вынужденную посадку, - высказал кто-то из них свое предположение.

- А может быть, он намеренно перелетел к белым?

Никто из личного состава группы не хотел примириться с мыслью о том, что один из летчиков изменил революции, стал предателем. Но летчик не вернулся на аэродром ни в этот день, ни в последующие дни. Не было никаких сведений и о том, что он произвел вынужденную посадку в расположении своих войск. Это насторожило и вместе с тем встревожило весь личный состав группы. Сгоряча Павлов решил в ближайшее время никого не выпускать в воздух и доложил о своем решении штабу. Комиссар Главвоздухфлота тактично разъяснил командиру группы, что нельзя из-за одного подлеца лишать доверия всех летчиков.

- Вам как командиру дано право принимать решения. Но советую не горячиться, спокойно все обдумать, поговорить с подчиненными. Сообщите им, что вылет в целом прошел удачно: паники в городе наделали много. Теперь белые спокойно спать не смогут.

Передайте, что за успешный вылет всем летчикам и мотористам командование 5-й армии объявляет благодарность.

Павлов медленно шел вдоль стоянки самолетов. Около них не было ни одного человека.

"Где же люди?"

Со стороны лощины донесся запах дыма. Командир направился туда. В лощине ярко горели два костра. Павлов подошел к ближнему. Вокруг него сидели только мотористы. Один из них выгреб из золы картофелину и протянул командиру:

- Поужинайте с нами. Картошка что надо!..

Павлов присел к костру.

- Почему вы не пригласили летчиков?

- Видите ли, так получилось: мы свой костер разожгли, а они - свой...

Поблагодарив мотористов за угощение, командир направился к костру летчиков. До него долетели слова Сапожникова:

- Упрекает меня за отца... Точно! Батя мой - большой мироед. Но при чем тут я? Ведь порвал я с ним окончательно, бесповоротно. Для меня, братцы, летать - это жить! На земле еле

двигаюсь: флегма одолевает. А только взлечу - и в душу точно бес вселяется, начинает дразнить: "Крутни-ка "бочку", еще, еще!.. А ну пару петель... А ну, Георгий, еще одну!.." И верите - забываю обо всем... Нет, не могу не летать. А теперь...

Заметив подошедшего командира. Сапожников замолчал.

- Продолжай, чего испугался, - сказал Павлов, присаживаясь рядом.

- Уже все сказано...

- Нет, не все. Разговор только начался. Случа1 исключительный, и мы за него все в ответе.

- Конечно, это пятно на всю группу, - тихо произнес Ингаунис. - Но мы сумеем смыть его своей боевой работой. Я говорю это не только от себя. Лишь бы нам не перестали доверять в штабе. Об этом сейчас и Сапожников вел речь.

- Увижу эту гадину - своими руками задушу, как крысу, - вступил в разговор Ефимов. - В воздухе встречу - расстреляю в упор...

Павлов молча слушал летчиков. Ему понравилась горячность, с которой все осуждали предателя. И главное, никто не снимал с себя вины за то, что не удалось "раскусить" мелкую душонку изменника раньше.

- До этого разговора было у меня намерение посадить некоторых летчиков на прикол, - сказал в конце беседы Павлов. - Да и сейчас не могу я примириться с мыслью, что никто не мог предупредить этот предательский шаг. Ведь не один день провели вместе. Тут мы все проморгали. И обязаны разобраться, почему это произошло.

Командир помолчал и жестко закончил:

- Будем наводить во всем строгий воинский порядок. Впредь всем запрещаю отлучаться из отрядов без моего разрешения. От летчиков требую: в ближайшие дни установить правильные отношения со своими мотористами. Чтобы впредь этих двух костров я не видел. Должна быть одна семья, один костер, одни мысли...

Но не сразу, как того хотел командир, между летчиками и мотористами установились товарищеские отношения. У мотористов после этого случая усилилось чувство недоверия к летчикам - в большей своей части выходцам из непролетарских слоев населения.

Чтобы устранить этот недостаток, сплотить весь личный состав группы в дружный боевой коллектив защитников революции, потребовалась большая и кропотливая повседневная работа и командира, и комиссара, и коммунистов группы.

Точно так же не мог сразу отрешиться от излишней

подозрительности к летчикам и командир. Большинство заданий он старался выполнять сам или в паре с Ингаунисом. Остальным же летчикам под разными предлогами не разрешал вылетать на задания, тщательно присматривался к каждому из них.

Первым не выдержал такого отношения красвоен-лет Сапожников.

- Не дадите задания - самовольно взлечу, - заявил он Павлову. Поймите: не могу я без полетов, не могу!..

Долго разговаривал командир с летчиком, наконец сдался:

- Ладно, сегодня полетишь на разведку. Но помни...

Первым взлетел Сапожников. За ним поднялись Ингаунис и Павлов. Через час Ингаунис возвратился. Несколько позже совершил посадку Павлов. А самолета Сапожникова все не было. Летчики угрюмо ходили вдоль стоянки. Мотористы, окружив командира, требовали в дальнейшем даже к самолетам не допускать тех летчиков, которые не внушают доверия. Павлов, покусывая губу, молча всматривался в синеву неба, прислушивался. Не хотелось верить, что Сапожников, уже не раз смело атаковавший белых, перелетел к ним. В эту тягостную минуту из штаба армии прибежал посыльный.

- Там около Волги аэроплан упал, - доложил он. Мотористы притихли. Подошли летчики. В их глазах появились надежда и одновременно тревога за судьбу товарища. Кто-то тихо обронил:

- Неужели погиб?..

Павлов бросился к своему истребителю, быстро запустил мотор и прямо со стоянки повел машину на взлет.

...Поздним вечером летчики сидели около вагона и слушали рассказ Сапожникова:

- Выполнив задание по разведке, возвращался домой. Вдруг мотор зачихал и остановился. Что делать? Высота небольшая, под крылом враги... Невольно по телу пробежал озноб и, честно говорю, не оттого, что меня убьют... Об этом не думал. Вспомнил вас. Ведь вы могли и меня счесть предателем. Стало страшно, что и мое имя будете произносить с ненавистью. А самолет опускался все ниже и ниже. Уже ясно вижу врагов. В голове лишь одна мысль: "К своим... К своим... Еще сто метров... Еще немного". Кое-как "перетянул" через окопы белых и сел на нейтральной. Через несколько минут я уже находился среди наших бойцов. Началась перестрелка с группой беляков, кинувшихся к самолету. А он беспомощно стоял между двумя линиями окопов. Как его спасти от огня? Вдруг над нами появился "ньюпор". Враги прижались к земле. Этим воспользовалось передовое отделение красноармейцев. Быстро достали веревку, поползли к машине, зацепили ее за ось и перетащили за свои окопы. Конечно, и

беляки не дремали: пять из десяти наших храбрецов, поползших к самолету, погибли, "ньюпор" получил много повреждений. Но его все же удалось спасти...

На стоянке, несмотря на позднее время, кипела работа. Мотористы спешно "лечили" израненный истребитель Сапожникова.

С утра 20 августа начался сильный дождь. Все полеты пришлось отменить. Лишь через три дня дождь прекратился.

Начальник авиации 5-й армии вызвал Павлова к себе:

- Нужно срочно разведать участок между Верхним Услоном и Волгой. Захватите и бомбы.

Возвращаясь на аэродром, Павлов с тревогой посматривал на небо. Оно затянулось сплошной облачностью. С левобережья дул сильный и порывистый ветер. Условия для взлета легких "ньюпоров" - самые неблагоприятные. Командир решил разведку произвести двумя самолетами. Объяснив Ингаунису задачу, Павлов первым пошел на стоянку. Около истребителей рядом с мотористами собрались и летчики. Пока мотористы укладывали в кабины бомбы, летчики держали "ньюпоры" за крылья и хвосты, чтобы боковой ветер не опрокинул машины. Павлов первым дал газ. Истребитель тронулся с места и тут же наклонился набок от порыва ветра. Мотористы и летчики снова ухватились за плоскости и предотвратили аварию. Вторая попытка совершить взлет прошла благополучно. Оба "ньюпора", набрав высоту 200 метров, взяли курс на Верхний Услон.

На полпути к цели летчики встретили низкую облачность и дождь. Уменьшив высоту полета сначала до 100, а затем и до 50 метров, Павлов и Ингаунис все же долетели до цели, разведали позиции врага и сбросили бомбы точно на окопы противника. Летчики видели, как воодушевленные их помощью красноармейцы поднялись в атаку и завязали на берегу реки ожесточенный бой.

Оба самолета благополучно возвратились на свой аэродром. В тот же день командующий армией издал приказ, в котором отметил образцовое выполнение летчиками боевой задачи, объявил им благодарность и наградил ценными подарками.

На митинге, состоявшемся в авиагруппе, летчики и мотористы поклялись верно служить молодой Советской республике, не жалеть сил и жизни при выполнении боевых заданий командования.

26 августа начальник авиации 5-й армии направил второй отряд авиагруппы в Алатырь для поддержки 1-й армии, наступавшей на Симбирск. На оставшихся в Свияжске легла ответственность и за выполнение тех заданий, которые ранее

поручались ушедшему отряду.

Бывали дни, когда каждому летчику приходилось по 3-4 раза подниматься в воздух. Во время одного из таких полетов Ингаунис заметил у правого берега Волги несколько барж и пароходов. Летчик, решив уточнить, что это за суда, повел самолет на небольшой высоте. Ему удалось установить, что с одной из барж, прижавшихся к самому берегу, высаживаются солдаты. Ингаунис еще раз пролетел над судами, внимательно осмотрел весь район. Оказалось, что высадившиеся ранее части белогвардейцев продвинулись уже довольно далеко к Свияжску, где находились аэродром и штаб армии. Враги, видимо, намеревались нанести по этим объектам внезапный удар с тыла.

Уже в сумерках Ингаунис посадил свой "ньюпор" и бегом направился в штаб армии. Вскоре летчики и мотористы вместе с личным составом штаба были подняты по тревоге для обороны Свияжска.

Своевременно добытые сведения о высадке десанта и высокая боевая готовность личного состава авиагруппы и штаба позволили сорвать планы врага, рассчитывавшего захватить мост через Волгу, отрезать правобережные войска от левобережных, уничтожить штаб 5-й армии и самолеты на аэродроме и тем самым предотвратить наступление Красной Армии на Казань. Получив отпор, белогвардейцы отступили. Утром Павлову и Ингаунису приказали выяснить, куда враги отошли после ночного боя.

Газета "Гражданская война" в номере от 27 августа 1918 года сообщала, что "тт. Павлов и Ингаунис дважды вылетали на своих самолетах обследовать район сражения. Сначала выяснили, что белогвардейцы в беспорядке отступают группами. Через два часа Павлов и Ингаунис вылетели снова. Противник в это время попрятался в деревнях и лесах. Вечером вылетел Ингаунис и обнаружил в деревне Тардеево скопление белогвардейцев, которые открыли огонь по самолету, летевшему на высоте 250 метров.

Полеты Павлова и Ингауниса, хотя и проходили при крайне неблагоприятных условиях погоды (порывистый ветер, дождь, плохая видимость), дали много сведений, что облегчило работу штаба..." Газета призывала всех авиаторов быть такими же бесстрашными и неутомимыми в борьбе с врагами, как Иван Павлов и Феликс Ингаунис.

В конце августа под Казань прибыли новые части Красной Армии. К решающим боям за освобождение города шла тщательная подготовка. В разгар ее, ночью 30 августа 1918 года, пришло страшное известие о покушении контрреволюционеров на

жизнь В. И. Ленина. На рассвете весь личный состав Свияжского гарнизона собрался на митинг. Представитель Реввоенсовета 5-й армии зачитал сообщение ВЦИК Совета рабочих, крестьянских, солдатских и казачьих депутатов:

"Всем армиям. Всем Советам... Всем! Всем! Всем! Несколько часов тому назад совершено злодейское покушение на товарища Ленина..."

Летчики и мотористы, бойцы и командиры, затаив дыхание, ловили каждое слово сообщения. Ненависть к врагам революции кипела в сердце каждого. Личный состав группы был полон решимости разгромить врага, с честью выполнить свой революционный долг.

После митинга многие авиаторы подали заявления с просьбой о приеме их в ряды ленинской партии. Возникла необходимость создать в авиагруппе самостоятельную партийную ячейку. Вскоре состоялось и первое партийное собрание. Руководителем парторганизации авиаторов был избран старый коммунист, летчик-наблюдатель Яков Трофимович Конкин. Партячейка помогла Павлову сплотить личный состав группы в стойкий боевой коллектив.

3 сентября 1918 года части 5-й и 2-й наших армий перешли в наступление на Казань. Авиагруппа получила приказ бомбардировать позиции белых, вести разведку врага, патрулированием над Волгой в районе Верхнего Услона прикрыть от атак авиации противника высадку десанта моряков Волжской флотилии. Десантники во взаимодействии с войсками правобережной группы и авиацией решительной штыковой атакой выбили белогвардейцев из Верхнего Услона.

В день штурма города летчики под командованием Павлова произвели несколько групповых вылетов для бомбардирования скоплений белых за городскими укреплениями. Затем, обнаружив сосредоточение судов противника у Нижнего Услона, они атаками с воздуха не дали врагу организованно отойти по Волге. Белогвардейские части вынуждены были двигаться по дорогам. Бомбами и огнем пулеметов летчики наносили врагу значительные потери. Так было положено начало авиационной поддержке наземных войск в преследовании отступающего противника.

10 сентября 1918 года Казань была очищена от белогвардейцев. Крупная победа укрепила уверенность в окончательном разгроме врагов революции. В этот же день до бойцов и командиров 5-й армии, освободивших Казань, дошла радостная весть - здоровье Владимира Ильича улучшилось, врачи разрешили ему сидеть.

Революционный Военный совет Республики по достоинству оценил роль авиации, в частности 1-й советской боевой авиагруппы, в достижении победы под Казанью. В специальном приказе РВСР № 37 говорилось: "Солдаты Красной Воздушной Флотилии 5-й армии! Вся Республика была свидетельницей вашего несравненного героизма в исторических боях под Казанью. Вы сразу пригвоздили к земле предательских летчиков неприятеля. Вы изо дня в день терроризировали белогвардейскую Казань. Вы создали незаменимую разведку..., вы обеспечили связь 5-й армии с Арским отрядом, вы бесстрашно преследовали врага, внося смятение и ужас в его ряды. Честь вам и слава, красные витязи Воздушного Флота!"

После освобождения Казани 1-я советская боевая авиагруппа приняла активное участие в боях за Симбирск, Сызрань и Самару, а в конце декабря 1918 года была переброшена на Южный фронт, под Воронеж. Там началась новая страница ее боевой славы.

Тяжелые испытания

В суровых зимних условиях личный состав 1-й советской боевой авиагруппы истребителей готовил самолеты к новым боям. Но нехватка горючего лимитировала полеты. Между тем Красная Армия на многих участках фронта теснила белогвардейские полчища. И чтобы добиться большей эффективности действий авиации, командование 8-й армии Южного фронта решило перебазировать самолеты ближе к месту боев наземных войск. Яков Трофимович Конкин, назначенный начальником авиации 8-й армии, и его помощник Иван Ульянович Павлов принимали все меры для того, чтобы как можно скорее обеспечить авиагруппу горючим. На одной из шахт Донбасса нашли цистерны с газолиновой смесью. "Будут ли работать на ней моторы?" Попробовали смесь на примусе горит. Заправили в самолеты - моторы не запускаются.

- Может, для запуска спирт применить? - предложил старший моторист Новицкий.

Попробовали - не вышло. Добавили эфира - моторы заработали. Конечно, все понимали, что долго на этой смеси не полетаешь. Но иного горючего не было, а обстановка на фронте 8-й армии требовала активизации действий в воздухе.

- Проверю работу мотора в воздухе сам, - предложил Конкину Павлов. Одновременно разведаю площадку для посадки.

Начальник Полевого управления авиации дал разрешение на взлет. У истребителя Павлова собрался весь состав авиагруппы.

Постепенно мотор набрал полные обороты. Мотористы, державшие истребитель за плоскости, отбежали в стороны. "Ньюпор", покачиваясь, побежал по аэродрому и довольно быстро

оторвался от земли. Сделав круг на небольшой высоте, Павлов повел машину к линии фронта. Смесь, как и следовало ожидать, оказалась далеко не равноценной бензину. Уже через десять минут после взлета мотор стал перегреваться. Выхлопные газы, попадая в кабину, вызывали тошноту. Все же Павлов продолжал полет к намеченному пункту.

В районе посадки была метель. Землю и небо заволокло белой пеленой. Надо бы возвратиться, но перегревшийся мотор заглох. Пришлось срочно приземляться. На пробеге "ньюпор" наскочил на кочку и опрокинулся. От удара летчик потерял сознание и лишь ночью пришел в себя.

Неудача, однако, не изменила принятого Павловым решения начать боевые полеты на этой смеси. Конкин поддержал решение командира. В это время пришло распоряжение вышестоящего штаба, в котором говорилось о необходимости сформировать на базе авиагруппы 1-й авиационный дивизион истребителей. В телеграмме сообщалось: "Рязанский авиаотряд поступает Ваше распоряжение. Предписываю зачислить его вторым отрядом в первый истребдивизион. Первый и второй отряды Павлова соединить в один и включить первым отрядом. Третьим входит отряд Хрипина".

В конце февраля 2-й и 3-й отряды прибыли под Воронеж. В ходе формирования дивизиона произошли перемещения ряда летчиков по службе: Ф. А. Ингаунис был назначен командиром дивизиона, Г. С. Сапожников - командиром 1-го советского авиаотряда (наименование "Советский" отряду дано в честь 1-й советской боевой авиагруппы), Е. И. Гвайта - командиром 2-го отряда, а В. В. Хрипин - командиром 3-го.

В числе других летчиков прибыл под Воронеж и бывший командир 3-го ("Железного") истребительного авиаотряда Александр Тимофеевич Кожевников, прославившийся в боях под Симбирском, Сызранью и Самарой. Командир 1-й Симбирской ("Железной") дивизии тов. Гай, знавший о настороженном отношении ряда руководящих работников авиации и рядовых летчиков и мотористов к выходцам из богатых семей, бывшим офицерам царской армии, выдал Кожевникову специальное удостоверение, в котором писал: "Командиру 3-го истребительного отряда А. Т. Кожевникову выдано удостоверение в том, что во время его командования отрядом он проявил себя как искренний сторонник Советской власти и как способный руководитель. При его умелом командовании 3-й отряд неоднократно отличался в боях под Симбирском, Сызранью, Самарой как беззаветной храбростью, так и блестящими результатами разведок, непосредственным нанесением вреда

неприятелю, благодаря чему отряд во время его командования был назван "ЖЕЛЕЗНЫМ".

В апреле отряды 1-го дивизиона начали активную боевую работу. Они вели воздушную разведку, бомбили войска белых на станции Лихая, уничтожали пулеметным огнем белогвардейскую конницу. Все летчики действовали смело и решительно, никто не жаловался на усталость.

Командир, комиссар и коммунисты дивизиона стремились правильно сочетать полеты с отдыхом. В свободные часы в отрядах читались газеты и книги, проводились беседы. Летчики и мотористы разучивали песни, участвовали в самодеятельных концертах, на которые приходили и многие местные жители. Перед концертом обычно выступал докладчик - рассказывал о положении на фронтах, о решениях Коммунистической партии и Советского правительства. Результаты этой политической работы особенно ярко проявились в период тяжелых испытаний, выпавших на долю дивизиона во время прорыва деникинских войск на стыке 8-й и 13-й армий. Все летчики и мотористы действовали смело и находчиво. Благодаря их самоотверженности удалось предотвратить захват врагом боевой техники и имущества дивизиона.

Обеспечивая действия 33-й дивизии 8-й армии, которая вела тяжелые оборонительные бои в излучине Дона, летчики 1-го советского отряда обнаружили две колонны белогвардейцев: пехотную, подходившую к позициям 33-й дивизии, и кавалерийскую генерала Секретова, начавшую уже переправу через реку. Летчики Кожевников, Сапожников и Гвайта сначала бомбили кавалерийскую колонну, а затем обстреляли всадников из пулеметов. Решительными действиями они на несколько часов задержали продвижение врага к Воронежу. При подходе к станции Лиски конница белых была еще раз атакована с воздуха. Летчикам удалось рассеять колонну. Используя заминку вражеской конницы, командование 8-й армии подтянуло к месту прорыва резервы, нанесло контрудар и восстановило положение на фронте 33-й дивизии.

Несмотря на низкую облачность и моросящий дождь, летчики отряда продолжали следить за вражеской конницей. Благодаря этому была сорвана попытка противника внезапным ударом прорвать фронт на левом фланге дивизии. Оценивая действия отряда, начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Южного фронта писал: "Из особо выдающихся случаев боевой работы можно отметить работу 1-го иставиаотряда - военлетчиков Сапожникова, Кожевникова, Гвайта, которые принимали участие совместно с пехотой в

отражении конных атак противника в районе Боброва. На своих самолетах они снижались до ста метров и пулеметным огнем и бомбами оказали существенную поддержку пехоте... Работа летчиков была выдающейся как по смелости и отваге, так и по моральному впечатлению, которое они произвели на пехоту, придав ей устойчивость".

С каждым днем командование 8-й армии все активнее использовало авиацию против белогвардейской конницы. Получив в конце июля сведения о том, что в районе Новохопёрска сосредоточивается крупный конный отряд белогвардейцев, штаб армии приказал немедленно атаковать его с воздуха. Этот приказ поступил поздно вечером. И хотя истребители не имели никакого оборудования для ночных полетов. Сапожников, Кожевников и Ефимов решили твердо лететь. Они знали, что на свой аэродром вернуться не удастся - не хватит горючего, что придется садиться на случайных площадках, в темную ночь. Тем не менее ни один не колебался перед взлетом. "Чувство ответственности перед товарищами, сидевшими в окопах, и сознание того, что они на нас надеются, - писал впоследствии А. Т. Кожевников, - заставило нас идти на риск".

Положив в кабины "ньюпоров" по две бомбы, летчики в сумерках повели самолеты к цели. Почти в полночь истребители подлетели к Новохопёрску. Сотни костров, вокруг которых сидели белогвардейцы, послужили отличным ориентиром. Взрывы вызвали в лагере врага настоящую панику, хотя шесть бомб и не могли принести большого ущерба. Чтобы усилить эффект налета, летчики снизились и обстреляли казаков из пулеметов. Рев моторов, грохот разрывов бомб и треск пулеметов настолько напугали врага, что казаки попрятались кто где сумел, а лошади сорвались с коновязей и разбежались по степи.

Выполнив задание, Сапожников, Кожевников и Ефимов повели машины к своему аэродрому. В это время погода начала ухудшаться. Облака затягивали небо. Стало еще темнее. На самолете Ефимова "закапризничал" мотор. Летевший первым Кожевников решил немедленно совершить посадку. Его "ньюпор" опускался ниже и ниже, а земли все не было видно. Летчик до боли в глазах всматривался в темноту. Внезапно совсем рядом показались крылья ветряной мельницы. В доли секунды Кожевников рванул ручку управления на себя - и страшное препятствие осталось позади. Набрав высоту, Кожевников осмотрелся. Слева блеснули редкие огоньки: деревня. Летчик решил идти на снижение. Опять томительное ожидание: чем встретит земля? Впереди матово блеснула вода - пруда или реки. Летчик решил, что рядом должен быть луг, и повел самолет на

посадку. Пробежав несколько десятков метров, "ньюпор" остановился. Кожевников, не вылезая из кабины, смотрел в темное небо, прислушиваясь к гулу моторов следовавших за ним истребителей. Вот умолк один из них. Пропал звук второго мотора. Выпрыгнув из кабины, Кожевников побежал в сторону деревни. Сквозь разрыв в облаках выглянула луна. В ее бледном свете стали видны деревья, покосившиеся домики, мельница, а за ней поле. Недалеко от мельницы стоял самолет. Подбежав к нему, Кожевников увидел лежавшего рядом с "ньюпором" летчика. Это был Ефимов. Казалось, он отдыхал после опасного боевого полета.

- Саша... Сашок!..

Кожевников опустился на колени, прикоснулся лицом ко лбу друга и сразу понял: Ефимов мертв.

Перед рассветом в деревню пришел Сапожников. Его самолет благополучно приземлился в поле. Летчики простились со своим боевым другом. Утром гроб с телом Ефимова был отправлен в отряд. Несколько позже туда же вылетели и сами летчики.

Командование Красной Армии внимательно изучало опыт действий первых авиационных подразделений, в частности против конницы противника. Этот опыт был обобщен в проекте "Наставления по применению авиации Рабоче-Крестьянской Красной Армии на войне", изданном в июне 1919 года Полевым управлением авиации и воздухоплавания при штабе РВСР. В главе 6-й - "Бомбометание и обстрел живых целей" - проекта Наставления, между прочим, подчеркивалось, что "летчики, хотя бы имеющие и другие задания, также не должны упускать случая обстрелять и разогнать резервы противника и приближающиеся его колонны, остановить их и внести беспорядок в наступающие или отступающие части, действуя по своей инициативе... Работа авиации в отношении обстрела живых целей должна получить самое широкое применение...".

Указания Наставления о бомбардировании и обстреле живых целей помогли авиаторам Южного фронта лучше организовать боевую работу в период борьбы с конницей генерала Мамонтова, которая в начале августа 1919 года прорвала фронт и вышла в тыл наших войск. Выполняя указания В. И. Ленина, данные в написанном им обращении "Все на борьбу с Деникиным!", Реввоенсовет Республики своим приказом № 1359 от 24 августа сформировал авиационную группу особого назначения под командованием К. В. Акашева и направил ее на борьбу с белогвардейской конницей. Летчики авиации Южного фронта с огромной радостью узнали, что их боевой работой интересуется В. И. Ленин.

Большое внимание Коммунистической партии, всего народа к положению на Южном фронте обязывало авиаторов отдавать все силы борьбе с врагом. И летчики фронта показали в боях против белой конницы чудеса героизма, находчивости и самопожертвования. В рядах наиболее отличившихся снова были воины 1-го истребительного дивизиона, питомцы 1-й советской авиагруппы. За храбрость и мужество в борьбе с конницей Мамонтова были награждены орденом Красного Знамени Ф. А. Ингаунис, А. К. Петренко и другие. В приказе № 511 Реввоенсовета Республики говорилось: "...Ингаунис Ф. А. награждается за то, что 27 августа 1919 г. при неблагоприятной погоде совершил налет на город Белгород, во время которого им было обнаружено скопление неприятельских сил, подготовлявших прорыв на Новый Оскол... Кроме того, он совершил целый ряд смелых разведок в период с 8 августа по 25 сентября того же года при набеге конницы Мамонтова и доставил ценные сведения о расположении и численности неприятельских сил; Петренко А. К. - за ряд полетов исключительной важности при весьма тяжелых условиях в период налета конницы Мамонтова, когда штаб 8-й армии был отрезан..."

Условия боевой работы истребителей в эти тревожные для Республики дни были очень тяжелыми. Враг обрушивал на части Красной Армии один за другим сильные внезапные удары. Подверглись таким ударам и авиаторы 1-го советского авиаотряда. Выполняя приказ командования, отряд 26 августа перебазировался из Воронежа в Алексеевку. Едва летчики прилегли отдохнуть, как на аэродроме разорвался артиллерийский снаряд, за ним другой, третий. От прямого попадания взорвалась цистерна с бензином.

Летчики бросились к самолетам. В это время "заговорили" и пулеметы группы белогвардейцев, внезапно прорвавшихся к Алексеевке. Под сильным огнем противника красвоенлеты Павлов, Сапожников, Гуртынь и Кожевников взлетели и тут же метким огнем из бортового оружия уничтожили расчет вражеского орудия, а остальных белогвардейцев заставили остановиться и залечь. Больше часа сдерживали летчики наступление врага. За это время наземный состав отряда успел эвакуироваться с аэродрома. Все самолеты благополучно сели на аэродроме под Воронежем.

В середине сентября конники Мамонтова чуть было также не захватили самолеты авиаотряда в Боброве. Правда, эшелон с техникой успел уйти на Острогожск, но самолеты из-за грозы не могли своевременно взлететь. Штаб армии разрешил Павлову сжечь истребители, а летчикам пробираться к Острогожску

пешком. Но ни у кого не поднялась рука поджечь самолеты. Летчики решили во что бы то ни стало спасти машины. Рискуя жизнью, они повели самолеты на взлет. Но ветер был так силен, что самолеты словно повисли над аэродромом. Ворвавшиеся на его территорию казаки открыли по медленно уходившим от Боброва истребителям огонь из карабинов. Однако Павлов, Кожевников, Сапожников и Гвайта благополучно довели машины до нового аэродрома. Исчез куда-то лишь истребитель, который пилотировал летчик Гуртынь. Как позже выяснилось, Гуртынь из-за отказа мотора вынужден был произвести посадку на территории, занятой белыми. К приземлившемуся самолету примчались казаки. Находчивый и смелый летчик решил использовать свое "подозрительное" обмундирование: офицерские краги, темно-синие галифе и защитный, английского покроя френч. Он спокойно откозырял командиру кавалерийской группы, коверкая русскую речь, сообщил, что он - английский летчик и просит помочь ему запустить мотор. Белогвардейцы "попались на удочку". С их помощью Гуртыню удалось запустить мотор и спокойно взлететь. Вскоре Гуртынь был снова среди друзей.

К сожалению, далеко не всегда такие "встречи" с врагом проходили благополучно. Одна из них закончилась весьма трагично. Группа мотористов 1-го отряда и летчики Гуртынь и Сатунин, самолеты которых вышли из строя, направились к новому месту базирования на автомашине. Из Воронежа до деревни Курановка они доехали без происшествий. Но В центре деревни дорогу им преградила толпа людей. Шофер невольно затормозил. Тотчас же на сидевших в машине людей набросилась банда кулаков, вооруженных обрезами и саблями. Началась неравная борьба. Через несколько минут семь авиаторов были связаны и сброшены с машины. Бандиты саблями выкололи им глаза, вырезали на их телах пятиконечные звезды, отрубили ноги и руки. Сатунина и Кручинина кулаки зарубили и сожгли на костре.

Эта трагедия очень ослабила 1-й советский отряд. В нем остались лишь три летчика - Гвайта, Кожевников и Сапожников. Но каждый из них стал драться с врагом с удвоенной силой, мстил за гибель своих товарищей. Отряд был включен в группу особого назначения, в которой находились также летчики 3-го отряда во главе с Ингаунисом.

Подвиги личного состава 1-го советского авиаотряда, отличившегося в боях с деникинцами, и в частности с конницей Мамонтова, были высоко оценены командованием. 1 февраля 1920 года отряду, прибывшему в Москву для отдыха и пополнения, вручили Красное Знамя Всероссийского Совета

Воздушного Флота. В грамоте к Знамени говорилось:

"...1-й Истребительный авиаотряд, входивший в состав 1-й советской группы... воздушный застрельщик геройского почина под Казанью, ныне увенчавший себя длинным рядом смертельно смелых боев, является достойным из достойнейших истребительных отрядов в геройской семье крылатых красных бойцов.

Всероссийский Совет Воздушного Флота в лице своих членов и ответственных работников... дарует свое знамя, - в багряном отблеске которого живет яркая кровь погибших красных орлов, - для новых битв, побед за Коммунистический Идеал.

БЕЗУМСТВУ ХРАБРЫХ ПОЕТСЯ СЛАВА.

Сергеев, Кузнецов, Окулов, Конкин".

На Западном Фронте

Много было врагов у молодой Советской республики. Едва Красная Армия ликвидировала смертельную опасность, созданную армиями генерала Деникина, как снова над страной нависла угроза.

Весной 1920 г. начался новый поход Антанты. Белополяки вторглись на Украину, а из Крыма начала свое наступление на молодую Советскую республику белогвардейская армия барона Врангеля. На борьбу с контрреволюцией вместе с общевойсковыми соединениями и конницей были направлены и закаленные в боях отряды 1-го авиадивизиона истребителей. Они поступили в распоряжение 16-й армии Западного фронта.

Разведка обороны противника по берегу реки Березина, от кирпичного завода до деревни Бабино, а также переправ и мостов через реку в районе Бобруйска была одной из первых серьезных задач, которую поставило командование 16-й армии перед дивизионом. Летчики В. Л. Мельников, Г. С. Сапожников, Е. И. Гвайта, Н. П. Цыганков, И. З. Серегин, Р. В. Левитов несколько дней внимательно просматривали заданный район. Им удалось доставить командованию ценные данные об укреплениях белополяков и их силах. Эти данные сыграли немалую роль в разработке майской наступательной операции Красной Армии.

Во время боевых полетов над расположением польских войск и в их тылу летчики дивизиона часто сбрасывали листовки, выполняя указания В. И. Ленина, который требовал "удесятерить агитацию с аэропланов для польских рабочих и крестьян, что их капиталисты срывают мир и осуждают их на бесцельное кровопролитие".

Командир дивизиона А. Т. Кожевников стремился с наибольшим эффектом использовать каждый вылет. Он поддерживал тесный контакт со штабом 16-й армии, поощрял

наиболее активных летчиков. В один из майских дней Сапожников попросил командира разрешить ему вылет для атаки белопольского аэродрома. Такое разрешение Сапожников получил. Летчик без труда разыскал аэродром противника и с высоты 1000 метров сбросил на ангар двадцатифунтовую бомбу. Враг открыл огонь, но Сапожников продолжал летать над аэродромом, надеясь, что кто-нибудь из бело-польских летчиков попытается взлететь для боя. Противник же решил не рисковать. Тогда Сапожников пролетел над ближними тылами белополяков и успешно атаковал аэростат, корректировавший огонь дальнобойной артиллерии.

На следующий день, 10 мая 1920 года, белополяки попытались отомстить за налет на их аэродром. Три вражеские машины пересекли линию фронта и взяли курс к аэродрому 1-го дивизиона. Получив об этом сообщение от командира 8-й дивизии, Кожевников приказал Сапожникову, Гвайте и Серегину встретить противника в воздухе, а остальным быть в немедленной готовности к вылету на помощь товарищам. Первым атаковал врага Гвайта. Он сблизился с двухместным разведчиком-бомбардировщиком "эльфауге" до 50 метров и нажал гашетку пулемета. Но пулемет отказал. На помощь Гвайте подоспели Сапожников и Серегин. Белополяки сбросили бомбы куда попало и, уклоняясь от атак, попытались уйти за линию фронта. Сапожников, Гвайта и Серегин преградили врагу путь назад и вынудили его лететь на юг, над территорией советских войск. В ходе боя Сапожникову удалось сбить ведущий самолет, а второго "эльфауге" подбить с Серегиным совместно. Оба вражеских экипажа, в числе которых оказался и командир Великопольского отряда, попали в плен. За смелость и мастерство, проявленные в этом бою, Сапожников был награжден орденом Красного Знамени, а Серегин и Гвайта - ценными подарками. Командир дивизиона с удовлетворением отметил согласованность действий всех летчиков в интересах общей победы над врагом, их взаимовыручку, находчивость, умение навязать свою волю противнику.

Большое мужество и выдержку проявили летчики при поиске места расположения батарей белополяков на участке наступления 10-й дивизии 16-й армии. Перед вылетом на задание командир собрал летчиков, чтобы посоветоваться, как это лучше сделать. Предложений было внесено немало. Они основывались и на хорошем знании местности, и на личном боевом опыте. Летчик Мельников рассказал, как год назад ему удалось найти хорошо замаскированную деникинскую батарею, за что он приказом РВСР от 26 ноября 1919 года был награжден орденом Красного

Знамени.

В результате обсуждения был выработан новый план действий. Первыми вылетели Кожевников и Мельников. Начавшийся дождь затруднял поиск. Летчики внимательно просматривали каждое подозрительное место, но батареи так и не нашли. Когда горючее было уже на исходе и летчики развернули машины на обратный курс, Кожевников заметил подводы, выезжавшие из лесу. Снизились. Удалось разглядеть артиллерийские зарядные ящики. Через час, вылетев вторично, Кожевников и Мельников уже нанесли на свои карты огневые позиции батареи противника.

Готовясь к наступлению, военные комиссары отрядов, коммунисты дивизиона еще более активизировали политико-воспитательную работу. Они разъясняли боевые задачи, поставленные в директиве командующего 16-й армией Тухачевского, разоблачали планы контрреволюции, организовавшей новый поход Антанты против Советской республики, мобилизовывали личный состав на успешное выполнение предстоящих боевых задач.

6 июля в дивизионе был проведен митинг личного состава, на котором летчики и мотористы поклялись с честью выполнить свой долг, добиться победы над врагом, помочь наземным войскам в их наступлении.

В ночь на 7 июля 2, 8 и 10-я дивизии 16-й армии перешли в наступление. Летчики 1-го дивизиона бомбовыми ударами и пулеметным огнем активно помогали стрелковым частям сломить сопротивление противника. По просьбе штаба 10-й дивизии они бомбардировали белопольскую артиллерию в районе Жерновка Березино - Тростянка. Затем в интересах 8-й дивизии вели разведку отступавших сил противника в районе Игумен. За день летчики совершили пятнадцать самолето-вылетов, сбросили 15 пудов бомб, много тысяч листовок. По три вылета совершили в этот день Мельников, Сапожников, Левитов и Гвайта. Особенно эффективными были удары самолетов, которые вели Мельников, Гвайта и Серегин, по штабу 4-го уланского полка в Богушевичах. Удалась и бомбоштурмовая атака во время боя частей 8-й дивизии за деревню Рованичи. Снизившись до 100 метров, летчики дивизиона бомбами и пулеметным огнем подавили батарею противника, разогнали резервы врага, а затем Сапожников, Мельников, Серегин, Цыганков, Левитов и Гвайта, пикируя на окопы, вынудили основные силы белополяков на этом участке оставить свои позиции. Своевременная поддержка авиацией позволила стрелковым частям 8-й дивизии овладеть важным опорным пунктом врага с минимальными потерями.

Наступление на фронте 16-й армии продолжалось успешно. А вот на юге страны положение обострилось. 1-й авиадивизион получил приказ перебазироваться на Юго-Западный фронт, туда, где в этот момент были крайне необходимы стойкие, опытные и мужественные летчики.

Перед отправкой на новый фронт пришло радостное известие о награждении дивизиона Почетным Революционным Красным Знаменем ВЦИК. Торжественно звучал голос Кожевникова, когда он читал приказ .№ 558 Реввоенсовета Республики:

"...Награждается Почетным Революционным Красным Знаменем за отличия в боях с врагами социалистического отечества 1-й истребительный авиационный дивизион...

Обслуживая 8-ю и 10-ю стрелковые дивизии в период с 12 июня по 12 июля, т. е. в период наступления 16-й армии на Западном фронте, дивизион совершил 127 боевых вылетов общей продолжительностью 237 часов 20 минут. На минимальной высоте, с явной опасностью для жизни вследствие обстрела зенитным, пулеметным и ружейным огнем, дивизион, идя рука об руку со штадивами, точно и немедленно выполнял все боевые задания. Участвуя непосредственно в боях с противником, сбрасывая во время боя бомбы и обстреливая пулеметным огнем все попадающиеся на пути цели, вносил тем самым панику и расстройство в войска противника и вынуждал их к отходу..."

Высокая награда придала новые силы всем летчикам и мотористам дивизиона. В приподнятом настроении прибыл личный состав к новому району боевых действий. Здесь на одном из аэродромов Юго-Западного фронта Кожевников, Сапожников и Мельников встретили старых боевых друзей - Павлова и Ингауниса. Обнимая Сапожникова, Павлов говорил:

- Возмужал! Орденоносцем стал! А глаза такие же озорные. Рад за тебя. Слышал о твоих победах на Западном. Слышал и радовался...

Весь вечер друзья провели вместе. Воспоминаниям не было конца. Павлов подробно рассказывал о себе:

- Когда отряд отправили в Москву на отдых и пополнение, меня назначили начальником авиации 8-й армии вместо Конкина. Начальник был, а авиации не было. А тут еще после аварии самолета нервы стали шалить. Головные боли сводили с ума, потом парализовало левую часть тела. Ох, как мне без вас тогда было тяжело! Болезнь обострялась, без трости не мог ходить. И вот состояние здоровья до того ухудшилось, что появилась мысль: "Кому нужен паралитик? Не лучше ли прекратить мучения..?"

Павлов помолчал, будто прислушивался к шуму дождя, потом продолжал:

- Как-то утром пришел на аэродром и приказал мотористу подготовить к полету "спад". Голова раскалывалась от боли, левые рука и нога были как колодки. Сел в кабину и подумал: "Вот и пришел, Иван, твой последний полет!" Взлетел. Набрал высоту. Мо тор поет свою песню. Под крылом, как на волнах, качались хаты с почерневшими крышами, дорога, избитая глубокими выбоинами и колеями. Голые поля. Все, как обычно, а вот взгляда от этой плывущей под самолетом дороги оторвать не могу. Вспомнилась и моя жизненная дорога: голодное и холодное детство, юность, полная забот, - как выйти в люди, заработать на кусок хлеба... Не раз тогда завидовал я птицам, парящим в высоте. И было обидно: почему человек не летает? Потом увидел такого человека. Он прилетел к нам на хутор на самолете. Это было в тысяча девятьсот тринадцатом году... И с тех пор засела в голове мысль стать летчиком. И добился своего: в тысяча девятьсот шестнадцатом году стал военным летчиком-истребителем. Вспомнил, как в апреле тысяча девятьсот семнадцатого вступал в большевистскую партию, слова отца, который, поздравляя меня с вступлением в партию, сказал: "Смотри, Иван, не подкачай! Ты большевик!" И тут словно ветерок продул мне мозги. Сказал себе: "Веди, Иван, самолет на посадку. Он еще нужен для революции. И ты еще нужен". Как видите, вывод сделал правильный... Прошла болезнь...

Павлов замолчал и улыбнулся.

Давно уснули все на аэродроме, а в штабном вагоне все еще горела коптилка, негромко звучали голоса друзей. Говорили о минувших боях, о положении страны, о предстоящих схватках с противником, о врангелевских летчиках, о качестве их самолетов. Иван Ульянович спокойно и трезво оценивал силы врага. Он никогда не любил шапкозакидательства и предупредил прибывших товарищей, что новые "де хевиленды", на которых воюют белогвардейские летчики, имеют хорошую скорость и сильное вооружение.

- Перед врагом у нас есть свои преимущества, - - говорил Павлов. - Мы знаем, за что воюем. Это придает нам силы и уверенность в победе. Да и воевать теперь научились.

Четырем лучшим летчикам 1-го дивизиона:

- Кожевникову, Мельникову, Сапожникову и Кудрину - командир центральной авиагруппы Павлов поручил перехватывать и уничтожать вражеские самолеты-разведчики. Летчики должны были действовать в непосредственной близости к линии фронта. Павлов рекомендовал друзьям чаще менять места посадок, постоянно держать связь со штабами стрелковых дивизий.

В середине августа особенно сильные бои разгорелись в районе Каховки. Части Красной Армии захватили плацдарм на правом берегу Днепра. Противник, используя резервы, настойчиво стремился выбить красноармейцев оттуда. Белые подтянули в район Каховки свою авиацию. Для борьбы с ней на Ново-Каменские хутора перелетела авиагруппа Павлова. Во время одного из вылетов летчики-истребигели 1-го дивизиона встретили над Каховкой восемнадцать "де хевилендов" и навязали им бой. В ходе схватки Ингаунис сбил один самолет противника. До плацдарма не долетел ни один врангелевский самолет. Летчики центральной авиагруппы не раз бомбардировали артиллерийские позиции и аэродромы белогвардейцев и обстреливали из пулеметов их живую силу.

Особенно активно центральная авиагруппа действовала после 20 августа, когда Красная Армия перешла в общее наступление. В представлении к награждению Павлова вторым орденом Красного Знамени командование Юго-Западного фронта отмечало, что "во время наступления наших войск в районе 13-й армии и группы Эйдемана он, руководя групповыми полетами, организовал эти полеты настолько хорошо, что в течение месяца группа, насчитывая 500 полетных часов и 200 пудов сброшенных бомб, сумела дать исключительные по ценности сведения о противнике. Обнаруживая группировки крупных боевых частей противника, красные военные летчики, совершая полеты на минимальной высоте, не раз бомбами и пулеметным огнем рассеивали скопления белых войск. При этом товарищ Павлов своей энергией, неустрашимостью и храбростью увлекал товарищей к полетам во всякую погоду и в любое время дня и ночи". Кроме Павлова, орденами были награждены еще 9 авиаторов. Многие получили ценные подарки.

В день награждения, 5 сентября, был проведен парад авиаторов центральной группы. Прилетел поздравить друзей и Георгий Сапожников. К сожалению, этот полет оказался последним в его жизни. Журнал "Вестник Воздушного Флота" в № 3 и 4 за 1920 год сообщал, что на врангелевском фронте на аэродроме Н-ской авиагруппы погиб красвоенлет 1-го советского истребительного отряда Георгий Степанович Сапожников. Выдающаяся боевая работа Сапожникова как на Западном, так и на Южном фронте хорошо известна в авиационных кругах. За подвиги на Западном фронте он был награжден орденом Красного Знамени.

Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания действующей армии Республики А. В. Сергеев писал о Сапожникове: "Начиная с Казанской операции товарищ

Сапожников участвовал в боях в составе 1-й советской авиагруппы на всех фронтах. Эта группа бросалась на самые ответственные операции, и ее деятельность заслуживает отдельной истории. Товарищ Сапожников был одной из ярких фигур этой группы".

Над горами Кавказа

Победно закончились бои с врангелевцами. Тысячи бойцов Красной Армии возвратились к мирному труду и учебе. Но для личного состава 1-го дивизиона боевая страда продолжалась: его перебросили на Кавказ, в распоряжение 11-й армии. Уже вечером 20 февраля 1921 года временно исполнявший обязанности командира 1-го авиадивизиона Петренко получил приказ командующего провести разведку сил противника в районе станции Навтлуг и Тифлиса. Вылетать надо было с утра 21 февраля. Аэродром у станции Акстафа, на котором базировался дивизион, от частых дождей стал непригоден для взлета. Износившиеся за четыре года войны машины были очень ненадежны. Моторы отказывали на взлете порой даже с сухого аэродрома. И тем не менее боевой приказ, как всегда, был выполнен точно. Воздушной разведкой, бомбардированном позиций и обстрелом живой силы противника - всем, чем могли, летчики дивизиона помогали частям 11-й армии. После недолгого сопротивления враг оставил Тифлис и начал поспешное отступление, надеясь оторваться от преследования и переформировать свои силы. Это ему почти удалось. Штаб 11-й армии поставил перед летчиками задачу - отыскать главные силы противника, их оборонительные рубежи и срочно доложить. Командир авиадивизиона И. К. Спатарель, только что вступивший в эту должность, поручил выполнение задания Мельникову и Кудрину. Так как предстоял длительный полет, было принято решение лететь не на истребителях, а на двухместном разведчике "Фарман-30". К 11 часам утра 4 марта погода улучшилась, и летчики взяли курс на Боржомское ущелье.

Командующий 11-й армией в приказе № 55 так отмечал мужество и боевое мастерство, проявленные летчиками дивизиона: "...красвоенлеты 1-го истрдивизиона тт. Мельников и Кудрин в период наступления Красной Армии на Тифлис и после взятия такового, с 21 февраля по 4 марта с. г., не считаясь ни с тяжелыми климатическими условиями, ни с крайней ветхостью самолетов, пренебрегая смертельной опасностью для жизни, честно и безукоризненно совершали смелые полеты с целью разведки и бомбометания.

4 марта тт. Мельников и Кудрин получили боевое задание: произвести разведку по маршруту Тифлис - Сурма - Ахалцих - Сурам - Тифлис и бомбометание на станции Цина. При

выполнении возложенной на них задачи летчики были обстреляны сильным ружейно-пулеметным огнем, но, не придав никакого значения ураганному огню, они в свою очередь сбросили две десятифунтовые бомбы и обстреляли противника из пулемета. Прорываясь через пулевую завесу в Боржомском ущелье, летчики попали в сплошной туман. Только благодаря хладнокровию и самообладанию им удалось вернуться на аэродром и доставить ценные сведения о расположении противника".

В боях за освобождение Грузии от меньшевиков и иностранных империалистов блестяще действовали также летчики Петренко, Климов и Зотов. Петренко был награжден орденом Красного Знамени, а его товарищи - золотыми часами.

Но самым отрадным было то, что борьба с контрреволюционными силами в Грузии завершилась победой советских войск. Однако в отдельных районах Закавказья еще шла упорная борьба. Правда, в ликвидации этих очагов контрреволюции личный состав 1-го авиадивизиона непосредственного участия на принимал. Но он выполнял очень нужные и опасные полеты, обеспечивал связь и необходимую помощь революционным отрядам, сражавшимся с контрреволюцией.

Таким, например, был полет в марте 1921 г. красвоенлетов Кудрина и Мельникова в Армению.

Коммунистические части Армении, ведя борьбу с буржуазными националистами, попали в крайне тяжелое положение в районе южнее Эривани (Еревана).

Член Реввоенсовета 11-й армии Серго Орджоникидзе, находившийся тогда в Тифлисе, сообщил в Москву о тяжелом положении частей, действовавших против армянских буржуазных националистов. В. И. Ленин ответил телеграммой: "Получил вашу шифровку об отчаянном предположении Закавказья. Мы приняли ряд мер, дали немного золота Армении, подтвердили всяческие поручения Компроду".

Серго Орджоникидзе послал в Нахичевань радиограмму о том, что на помощь отрезанным войскам уже движутся части 11-й армии и что к ним высылается аэроплан с золотом.

Доставку золота окруженным частям командование поручило друзьям-летчикам Кудрину и Мельникову. Им предстояло пролететь свыше 400 километров над горами, причем почти половина маршрута проходила над территорией, занятой противником. В 1-м дивизионе в то время имелись лишь одноместные истребители. На таких самолетах совершить сложный перелет было просто невозможно. Выход из этого,

казалось бы, безвыходного положения нашел один из опытных авиамехаников. Он предложил быстро отремонтировать брошенный английскими интервентами при отступлении двухместный "Де Хевиленд-9". Весь технический состав и командование поддержали это предложение. Но с чего начинать? Ведь в дивизионе машин такого типа не было. Не нашлось на аэродроме и инструкций по сборке и регулировке "де хевилендов". Тем не менее механики и мотористы дружно взялись за работу. Недостающие детали брали с других самолетов или изготовляли своими силами. Через двое суток машина была готова. Кудрин и Мельников проверили в воздухе работу мотора и приборов. Самолет "слушался" пилотов, лишь несколько заваливался на левое крыло. Но и этот недостаток механики быстро устранили. Мельников немедленно поехал в штаб Отдельной кавказской армии (так стала теперь называться 11-я армия) за золотом и документами, а Кудрин занялся расчетами маршрута.

К рассвету золото было доставлено на аэродром. После короткого отдыха летчики заняли свои места в самолете. Погода благоприятствовала полету. На небе - ни облачка. "Де хевиленд" с полностью заправленными баками пробежал по взлетной дорожке аэродрома и медленно начал набирать высоту. Вначале Кудрин и Мельников летели вдоль железной дороги, проходившей по долине реки Ворчала, но затем, попав в полосу сплошной облачности, закрывшую Караклисский перевал, полетели вдоль Зелинсанского ущелья. Здесь облачность была меньше, с просветами. Семеновский перевал перелетели на высоте 4000 метров. Вскоре заметили вершину горы Арарат... Пользуясь этим ориентиром, летчики кратчайшим путем вывели самолет в долину реки Араке, на железную дорогу Эривань - Нахичевань, и начали снижаться. Через несколько минут показалась Нахичевань. Здесь самолет уже ждали. Три белых квадрата и стрела показали путь к аэродрому. Аэродром оказался очень маленьким. К тому же телеграфные провода в полосе подхода к нему очень затрудняли посадку. Летчики решили "высмотреть" с воздуха более подходящую площадку, но их поиски оказались безуспешными. Места, более подходящего для нормальной посадки самолета, в районе города не нашлось. Вынуждены были производить посадку на аэродроме-пятачке. "Мельников, - как потом вспоминал Б. Н. Кудрин, - на малой скорости подвел машину к земле и, чуть не цепляясь за провода, "притерся" к аэродрому. В самый последний момент, когда самолет подкатывался уже к ограничивавшему аэродром валу, за которым виднелась глубокая выемка, Мельников резко развернул его

вправо. Самолет въехал левым колесом на вал, уперся правым крылом в землю и, развернувшись, остановился цел и невредим.

Со всех сторон к нам бежали люди...". Доставленное золото приняли члены ревкома Армении и обменяли его на баранину, рис. Муку, сахар. Листовки же немедленно пошли по рукам.

Кудрина и Мельникова, не дав опомниться, повезли на передовую. "Зачем это?" Оказывается, хотели показать измученным бойцам летчиков, привезших весть о близкой победе.

Именно от них бойцы услышали, что война в Грузии кончилась и что уже подходят на помощь части Отдельной кавказской армии...

Выдающийся подвиг летчиков и механиков 1-го авиационного дивизиона истребителей на заседании Президиума ЦИК Армении 21 ноября 1924 года был расценен "как исключительный подвиг перед трудящимися АССР". Командующий войсками Армении тов. Молкачанов особенно подчеркнул дружескую помощь русских летчиков армянским частям в трудный для них период:

"Летчики тов. Мельников Всеволод и Кудрин Борис выполнили блестяще свою задачу, доставив груз в полной сохранности, за что от лица Армянской Красной Армии приношу им сердечную благодарность.

Установление прямой связи при посредстве самолета внесло живую струю в жизнь вверенных мне войск, которые после 40-дневной стоянки на позиции и ведения изнурительных боев при недостаточном питании вновь воспрянули духом. Все это всецело отношу к столь блестящему выполнению летчиками задачи".

"Если завтра война"...

Закончилась гражданская война. По приказу командования 1-й истребительный авиадивизион был переброшен с Кавказа в Петроград. Сюда же в январе 1922 года прибыл личный состав и 3-го истребительного авиадивизиона. Было решено на базе этих дивизионов сформировать 1-ю Отдельную советскую эскадрилью истребителей (наименование "Советская" ей было присвоено в честь 1-й советской боевой авиагруппы). Формирование эскадрильи командование Красного Воздушного Флота Петроградского военного округа возложило на бывшего командира 1-го авиадивизиона - Кожевникова. Герой гражданской войны, военный летчик Кожевников с честью справился с нелегкой задачей. Уже в феврале 1922 года 1-я советская эскадрилья истребителей была сформирована. Начался период планомерной боевой учебы.

Командир эскадрильи и ее партийная организация уделяли большое внимание воспитанию у личного состава любви к своей части, стремления безупречной службой умножить славные

традиции подразделений - предшественников эскадрильи. Военные летчики Кудрин, А. П. Антошин, В. В. Бубнов, начальник штаба А. Л. Григорьев, инженер-механик Новицкий, механик Нелидов и сам командир эскадрильи Кожевников рассказывали молодым летчикам и мотористам о том, как их старшие товарищи сражались в годы гражданской войны за власть Советов, как защищали Родину от иностранных интервентов. С особым интересом молодежь слушала беседы, которые проводил механик отряда Нелидов, начавший свою службу в 11-м корпусном авиаотряде, которым командовал П. Н. Нестеров. Старый авиатор делился своими впечатлениями об этом выдающемся русском летчике-патриоте, о его творческих поисках в области боевого применения самолета.

- Личный состав нашей 1-й советской эскадрильи, - говорил молодежи Нелидов, - является наследником замечательных дел П. Н. Нестерова, выдающегося русского летчика. 11-й корпусной авиаотряд в 1918 году вошел в состав 3-й боевой авиагруппы, затем в 3-й истребительный авиадивизион, а теперь - в состав нашей эскадрильи. - Нелидов подробно рассказывал молодежи о том, как владел Петр Николаевич Нестеров самолетом, как искал новые тактические приемы боевого использования авиации, о его делах, прославивших отечественную авиацию.

Рассказы Кожевникова о мужестве, отваге и крепкой боевой дружбе героев гражданской войны - Павлова, Сапожникова, Ингауниса, Мельникова, летчиков 3-го дивизиона - Моисеева, Мартинсона, Чернецкого развивали у молодых летчиков эскадрильи стремление быстрее и лучше овладеть техникой пилотирования, готовность в любую минуту оказать помощь товарищу. Эти качества молодые летчики проявили при освоении новых самолетов, которые получила вскоре эскадрилья. Все учились с большой охотой, помогали друг другу. Уже к осени 1922 года эскадрилья представляла собой хорошо подготовленную боевую часть, и командование Петроградского военного округа поручило ей совершить первый в истории советских Военно-воздушных сил групповой перелет на истребителях из Петрограда в Москву. В период подготовки к этому перелету летчики эскадрильи шлифовали технику пилотирования в группе, высший пилотаж, навыки воздушной стрельбы.

В день старта на Москву погода неожиданно испортилась. Дождевые облака затянули аэродром. Все же в точно установленное время поступила команда на взлет. Вслед за командиром эскадрильи Кожевниковым поднялись летчики Антошин, Эльпас, Король, Павлушев, Леонтьев, Богданов,

Климов, Бадюлин, Гончаров, Гаранин, Вышегородский, Москвин, Бубнов, Строгие, Гордеев. Над аэродромом самолеты построились в колонну звеньев и взяли курс на Москву. Из-за капризов погоды приходилось то и дело менять высоту. Но все летчики точно выдерживали свое место в строю. Через три часа после старта эскадрилья благополучно совершила посадку на Центральном аэродроме столицы. Летчиков 1-й советской эскадрильи встречали члены Советского правительства. Главком всеми вооруженными силами страны С. С. Каменев тепло поздравил Кожевникова и всех летчиков с успешным завершением перелета, пожелал всему личному составу эскадрильи новых достижений в боевой и политической подготовке.

На Центральном аэродроме Кожевников встретился с Иваном Ульяновичем Павловым и Евгением Ивановичем Гвайта. Друзья рассказали о том, где служат их боевые соратники по 1-му истребительному дивизиону. Кожевников узнал, что Павлов работает летчиком-инспектором ВВС, Ингаунис командует авиацией Северокавказского округа, а Кудрин стал заместителем начальника Оренбургского авиационного училища.

На следующий день летчики эскадрильи показали москвичам и присутствовавшим на аэродроме членам Советского правительства свое умение владеть авиационной техникой. Боевая слаженность отдельных звеньев и эскадрильи в целом получила самую высокую оценку. Все летчики были горды тем, что сумели выдержать строгий экзамен на летное мастерство, поддержали честь своей эскадрильи.

После этого личный состав эскадрильи с еще большим усердием взялся за учебу. Каждый летчик, механик и моторист стремился добиться новых успехов в боевой и политической подготовке.

12 июня 1923 г., в день годового праздника эскадрильи, установленного приказом РВСР "в память боевой работы 1-го дивизиона", многие летчики и авиационные специалисты получили поощрения за отличную службу. Специальная комиссия Петроградского военного округа, инспектировавшая эскадрилью, признала ее лучшей в округе по основным видам боевой и политической подготовки.

За успехи, достигнутые в боевой и политической подготовке, командование округа в апреле 1924 года вновь выделило советскую эскадрилью для участия в Первомайском параде в Москве. Этот воздушный парад оставил неизгладимый след в памяти всех его участников. Самолеты 1-й эскадрильи совместно с эскадрильей имени Ф. Э. Дзержинского впервые тогда образовали в небе над Красной площадью столицы дорогое всем

советским людям имя "Ленин". Группу самолетов в полете возглавил один из старейших советских летчиков, ныне генерал-лейтенант в отставке П. С. Шелухин.

К этому же времени произошли некоторые изменения и в личном составе. Так, вместо убывшего на учебу Кожевникова командиром эскадрильи был назначен И. Антошин. Тогда же для продолжения службы в эскадрилью прибыл летчик В. П. Чкалов.

Молодой, энергичный, он отличался от своих сверстников особой "жадностью" к полетам: буквально сутками не уходил с аэродрома, вместе с механиком Прошляковым любовно ухаживал за своим самолетом. Знакомясь с историей части, Чкалов очень заинтересовался боевыми делами П. Н. Нестерова, героев гражданской войны. Он во всем стремился подражать им, проявлял исключительную настойчивость в достижении поставленной цели.

Однажды Чкалов поднялся в воздух для отработки стрельб по шарам. На истребителе отказал один из пулеметов. Чкалов попытался расстрелять шар из другого, действующего. Произвел одну атаку за другой - все безуспешно. Тогда Чкалов подвел истребитель вплотную к шару и уничтожил шар винтом.

- Зачем вы это сделали? - спросил его командир эскадрильи после посадки.

- А ведь так поступил в бою Нестеров. И я буду тараном уничтожать врага, когда откажут пулеметы или кончится боезапас.

В ходе учебных полетов точно так же действовали и другие летчики эскадрильи. Они настойчиво овладевали боевой техникой, изыскивали новые способы ее боевого применения.

В январе 1925 г. за выдающиеся заслуги перед Родиной 1-й советской эскадрилье было присвоено почетное наименование - "эскадрилья имени В. И. Ленина". Тогда же в торжественной обстановке ее летчикам были вручены именные самолеты, закупленные на средства членов Общества друзей Воздушного Флота: "Иваново-Вознесенский Красный Ткач", "Башкирия - Ильичу" и другие. Рабочие и служащие Ленинградского авиационного завода "Красный летчик" взяли шефство над эскадрильей и вручили ей свое Знамя. Такое внимание народа, его забота об укреплении молодой советской авиации воодушевляли личный состав на достижение новых успехов в учебе и службе. Эскадрилья постоянно занимала в округе одно из первых мест по выучке летного состава. В 1927 году ей опять выпала честь участвовать в воздушном параде в Москве в честь десятилетия Великой Октябрьской социалистической революции. "За исключительно блестящие достижения в технике

пилотирования", как говорилось в приказе Народного Комиссара по военным и морским делам, летчики эскадрильи получили благодарность и высокие награды. В день же десятилетия Красной Армии, 23 февраля 1928 года, за боевые заслуги в годы гражданской войны эскадрилья была награждена орденом Красного Знамени и стала называться 1-й Краснознаменной. Поздравляя авиаторов с этой высокой наградой, командующий Ленинградским военным округом в приказе № 69 писал:

"Революционный Военный Совет округа выражает надежду, что эта награда будет служить залогом будущих побед и славных подвигов на поле брани при защите завоеваний Октябрьской революции".

В начале первой пятилетки на наши аэродромы начали поступать первые самолеты советской конструкции. Получила истребители "И-2", а в 1932 г. "И-5" и 1-я Краснознаменная эскадрилья. Это были лучшие в то время отечественные истребители.

Личный состав эскадрильи быстро освоил новые машины и уже в 1931 году, в ходе маневров войск Ленинградского военного округа, показал пример их умелого боевого применения. Звенья Степана Чирвы и Сергея Козловского заняли первые места в округе по воздушной стрельбе. О высокой технике пилотирования питомцев эскадрильи Анатолия Серова, удостоенного в 1938 году звания Героя Советского Союза, Виктора Шалимова, Сергея Савенкова, Александра Халутина и других мастеров воздушного боя и воздушной стрельбы знали далеко за пределами части.

В связи с необходимостью укрепления восточных рубежей Советской страны 1-я Краснознаменная эскадрилья в 1934 году была перебазирована на Дальний Восток. Здесь на одном из аэродромов личному составу довелось в новых и трудных условиях осваивать еще более скоростной истребитель "И-5". И с этой задачей краснознаменцы справились успешно. Уже через несколько месяцев летчики Дмитриев, Юрьев, Грицевец, Шалимов, Савенков и Козловский по заданию командования 2-й Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии совершили рекордный групповой скоростной перелет. Они пролетели около тысячи километров за три часа.

Летчики неустанно учились искусству пилотирования и ведения воздушного боя днем и ночью, летом и зимой, на больших и малых высотах. Быть первыми, всегда первыми - к этому стремился весь личный состав Краснознаменной эскадрильи.

Вдохновляющим примером в борьбе за достижение новых успехов в боевой и политической подготовке для каждого

летчика, инженера и авиационного специалиста эскадрильи служил самоотверженный труд советских людей, успешно выполнявших задания первой советской пятилетки.

К этому обязывало их и великое имя Ленина, которое заслуженно носила эскадрилья. У всего личного состава эскадрильи оно вызывало благородное стремление быть достойным великих зачетов Ильича, творчески выполнять свои обязанности по службе, неустанно совершенствовать свое боевое мастерство.

В 1938 году было принято решение: на базе 1-й Краснознаменной эскадрильи создать истребительный авиационный полк. В его формировании приняли участие бывший командир звена депутат Верховного Совета СССР капитан В. М. Шалимов, батальонный комиссар А. К. Шуляк, начальник штаба капитан Н. К. Пынеев, капитан Е. Я. Савицкий. Руководил формированием командир бригады комкор П. И. Пумпур.

Командиром вновь созданного полка был назначен капитан Шалимов, его помощником - капитан Савицкий (ныне маршал авиации, дважды Герой Советского Союза), а начальником штаба - С. У. Рубанов (умерший в звании генерал-полковника авиации). Боевые знамена 1-го советского отряда, 1-го истребительного дивизиона, 1-й советской эскадрильи, ее орден Красного Знамени и шефские знамена были переданы вновь созданному 29-му Краснознаменному истребительному авиационному полку (так стал называться новый полк).

Формирование полка проходило в сложной обстановке, когда японские империалисты начали свою авантюру в районе озера Хасан. Поэтому даже в организационный период летчики полка были привлечены к несению боевого дежурства вдоль советско-маньчжурской границы. Летчики, инженеры, техники, механики старательно готовились к боям. Все знали, что империалисты могут пойти на любые авантюры, и поэтому каждый не жалел сил для повышения боевой готовности полка. За короткий срок в эскадрильях выросло много подлинных мастеров воздушного боя, метких стрелков.

Зимой 1938/39 года в частях 2-й Отдельной Краснознаменной армии развернулось соревнование за лучшие показатели в боевой и политической подготовке. Военный совет армии учредил для победителей награду переходящее Красное Знамя. В феврале 1939 года полк принял участие в учениях. Личный состав полка отличным выполнением поставленной командованием задачи еще раз подтвердил, что настойчивая учеба - надежный залог успеха. Инспекция военно-воздушных сил армии проверила весной 1939 года состояние боевой и

политической подготовки полка и признала эту часть лучшей в армии.

Командующий 2-й Отдельной Краснознаменной армией командарм 2 ранга И. С. Конев отметил высокие показатели полка в учебно-боевой и политической подготовке и образцовое выполнение социалистических обязательств всеми военнослужащими полка на первом этапе социалистического соревнования между частями и подразделениями ВВС ОКА.

Приказом № 157 от 30 апреля 1939 года командарм наградил 29-й Краснознаменный истребительный авиаполк, занявший первое место по всем разделам учебно-боевой и политической подготовки, переходящим Красным Знаменем Военного совета 2-й Отдельной Краснознаменной армии.

Командиру, военкому и начальнику штаба части была объявлена благодарность.

Каждое подразделение Краснознаменной части стремилось внести свой вклад в повышение боевой готовности ОКА. Полк твердо удерживал первое место в армии по всем видам боевой подготовки, хотя многие лучшие летчики и командиры подразделений были посланы на переподготовку. На смену им прибыли совсем молодые летчики. Командир полка майор Шалимов, командиры эскадрильи капитаны Тормозов, Чистяков и Федотов использовали каждый летный час, для того чтобы быстрее ввести молодежь в строй, передать ей свой опыт пилотирования истребителей и ведения точного огня. Это помогло молодым летчикам быстро окрепнуть и занять в боевом строю полка достойное место.

Часть вторая

Вставай, страна огромная!..

По тревоге

В яркий солнечный день 12 июня 1941 года личный состав 29-го Краснознаменного истребительного авиационного полка торжественно отметил свой полковой праздник - 23-ю годовщину со дня сформирования 1-й советской боевой авиагруппы. Готовясь к нему, многие летчики отлично выполнили очередные учебные задачи. Ничто не предвещало изменений в размеренной жизни летних лагерей, в которые полк выехал еще весной. Никого не обеспокоила даже тревога, прозвучавшая в воскресный день, 15 июня. Такое бывало не раз и раньше. Полк четко и организованно перебазировался с лагерных площадок на основной аэродром. Здесь новый командир полка капитан Д. К. Лешко получил приказ командира дивизии полковника (ныне маршала авиации) С. И. Руденко: в короткий срок разобрать боевые самолеты, упаковать их в ящики и за ночь подготовить личный состав полка

к перебазированию...

Эшелон за эшелоном мчался с Дальнего Востока на запад. Перекрывая стук колес, из вагонов лилась над тайгой песня о Родине. Запевал младший лейтенант А. Попов, и десятки голосов подхватывали знакомые слова:

Широка страна моя родная,
Много в ней лесов, полей и рек,
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек...

Весть о вероломном нападении гитлеровской Германии на Советский Союз дошла, когда эшелоны катились через центр Сибири. Умолкли в вагонах песни.

Гневом наполнились сердца авиаторов. Стремление скорее вступить в бой с врагом, напавшим на священную советскую Родину, овладело всем личным составом Краснознаменного полка. Даже небольшая задержка на какой-нибудь станции вызывала недовольство. "Быстрее, быстрее к фронту!" - этой мыслью жили все авиаторы. Тревога за судьбу страны охватила и рядовых и командиров. С необычайным вниманием выслушивались беседы о положении на фронтах. Газеты, купленные на остановках, прочитывались до последней строчки. С болью в душе спрашивали летчики командиров: почему враг до сих пор не остановлен? Как могло оказаться, что наши войска были захвачены врасплох и не отбросили фашистов сразу? Люди никак не хотели верить, что гитлеровцы смогли скрытно сосредоточить на границах Советского Союза силы, во много раз превосходящие численностью и вооружением войска Красной Армии, находившиеся в приграничных округах.

Как ни спешили машинисты, эшелоны пришли на станцию Свердловск лишь 3 июля. А 6 июля полк в составе 31-й смешанной авиадивизии уже вылетел на прифронтовые аэродромы Северо-Западного фронта. Полку поставили задачу прикрыть с воздуха сосредоточение войск 29-й армии в районе Вышний Волочек Бологое - Андриаполь - Селижарово.. Летчики были неудовлетворены тем, что, прежде чем пойти в бой, придется "патрулировать" в почти безопасном районе.

- Целый месяц добирались до фронта - и не добрались! - недовольно заговорил Попов, маскируя вместе с механиком А. Ф. Ветчинниковым свой самолет. - Я хочу драться с врагом, а не просто "утюжить" воздух.

Первая же ночь пребывания на новом аэродроме показала, что и здесь, довольно далеко от линии фронта, предстоят жестокие схватки с врагом. Чутко спавших летчиков и механиков внезапно разбудил гул моторов вражеских бомбардировщиков.

Раздался сигнал боевой тревоги. Все бросились к самолетам. Механики и мотористы быстро сняли маскировку, летчики сели в кабины. На перехват врага взлетела группа во главе со старшим лейтенантом Толмачевым. Но догнать гитлеровцев не удалось. Два летчика, увлеченные погоней, не проконтролировали расход горючего и вынуждены были произвести посадку вне аэродрома. Командир полка подробно разобрал этот полет. Он потребовал внимательно следить за расходом горючего, дал указания, как лучше вести поиск противника звеном.

Первое задание - прикрывать железнодорожный узел Бологое - получила эскадрилья капитана Чистякова. Она пролетела вдоль магистрали Москва Ленинград и через несколько минут была над станцией. На путях стояло до десяти эшелонов с войсками: одни разгружались, другие направлялись дальше, к фронту. Охраняя станцию, летчики непрерывно вели наблюдение за воздухом, готовые немедленно атаковать врага. Но вражеские самолеты в этот день на подступах к станции не появились. В заданное время на смену эскадрилье прилетела группа самолетов "МиГ-3". Это были новые высотные истребители. Летчики эскадрильи Чистякова приветственно качнули крыльями своих машин. "Миги" боевым разворотом стали набирать высоту. Перевел свой самолет в режим набора высоты и капитан Чистяков. За ним последовали ведомый старший политрук А. Зотов. Они заметили на большой высоте вражеский самолет-разведчик.

Группа Чистякова погналась за врагом, но "миги" уже догнали "Ю-88" и с первой атаки подожгли его. Оставив дымный след в небе, он упал в лес южнее станции Бологое.

- Здорово! Молодцы! - воскликнул Зотов. - Хорошо приняли от нас смену!

Долго после посадки летчики говорили о первом полете на прикрытие станции, о бое "мигов" с "юнкер-сом.". Некоторые откровенно завидовали соседям, что у них есть такие самолеты:

- Эх, нам бы такие!..

В конце дня начальник штаба полковник Н. И. Лебедев сделал первую запись в журнале боевых действий:

"13 июля 1941 года 29-й Краснознаменный истребительный авиационный полк совершил на прикрытие ст. Бологое сто пятьдесят самолето-вылетов..."

Через несколько дней после этого в полк на должность командира, вместо выбывшего из строя капитана Д. К. Лешко, прибыл майор А. П. Юдаков участник боев на Халхин-Голе, награжденный за храбрость и летное мастерство орденом Красного Знамени. Новый командир полка уделил особое

внимание обучению летного состава тактике боя с фашистскими самолетами. В беседах и непосредственно в воздухе он передавал подчиненным свой опыт. Вечерами майор Юдаков подолгу беседовал с личным составом о том, какими качествами должен обладать советский авиатор. Рассказывая о боях наших лучших летчиков-истребителей с японскими захватчиками, командир на их примере учил подчиненных смелости и настойчивости, умению, использовать в бою все возможности своего самолета.

Задушевные беседы командира помогали летному составу изучать врага, способствовали укреплению веры в свои силы. Большую помощь командиру в сплочении личного состава, в укреплении организованности и дисциплины оказали военком полка старший политрук Зотов и военкомы эскадрилий - старший политрук Кваснов, политрук Шабунин, лейтенант Дудин и воентехник 1 ранга Зотов. Все они были назначены на эти должности сразу после Указа Президиума Верховного Совета СССР от 16 июля 1941 года о создании в Красной Армии института военных комиссаров. Главные усилия партийных и комсомольских организаций подразделений они направляли на то, чтобы коммунисты и комсомольцы показывали личный пример в бою, лучше выполняли боевые задания. Секретарь партийного бюро полка старший политрук Золотов добивался, чтобы парторганизации подразделений охватили своим влиянием весь личный состав, чтобы партийный актив больше работал индивидуально с каждым воином.

Этому были посвящены партийные и комсомольские собрания в эскадрилье. Особенно горячо обсуждали коммунисты и комсомольцы вопрос о своем месте в бою. Они вскрывали недостатки первых боев с противником, вносили конкретные предложения, направленные на то, чтобы лучше изучать боевую технику и тактику врага, успешно выполнять каждое боевое задание.

Первый боевой успех пришел 18 июля. В этот день летчик 2-й эскадрильи комсомолец Юхимович открыл боевой счет полка. По приказу командира эскадрильи младший лейтенант Юхимович заступил на дежурство. Все остальные самолеты эскадрильи улетели с аэродрома на барражирование. Заняв место в кабине самолета "И-153" ("чайки"), младший лейтенант подготовился к немедленному вылету по сигналу с командного пункта. И вот взвилась ракета. Мгновенно запущен мотор - "чайка" в воздухе.

- Набираю высоту, кручу головой во все стороны - не вижу ничего, рассказывал потом однополчанам Юхимович. - Накренил самолет влево - и увидел бомбардировщик, летевший на высоте ста метров на юго-запад! На крыльях и. фюзеляже четко

выделяются черные кресты. Разворачиваюсь, разгоняю самолет, пока не запели ленты-расчалки. Но расстояние уменьшается медленно. Проскальзывает мысль в голове: "Не остаться бы без горючки". Посмотрел на часы. Только пять минут прошло! А казалось - вечность. Сблизившись, узнаю тип самолета:

"Ю-88". Хочу вспомнить его данные - и не могу. Помню только, что нужно бить его снизу или сверху, под ракурсом 1/4, с дистанции 150-200 метров, по моторам... Так я и сделал. Правда, длинноватая чересчур очередь получилась... Не мог пальцев оторвать от гашетки... Зато "юнкере" сразу вспыхнул факелом, и до земли долетели лишь его обломки и один парашютист...

Во второй половине июля сосредоточение 29-й армии было завершено. Необходимости в прикрытии района станции Бологое больше не было, и полк 21 июля 1941 года перебазировался на аэродром Западного фронта.

Защищая родную Москву

К вечеру 22 июля летчики собрались на командном пункте. Новый начальник штаба полка майор П. С. Киселев, окинув взглядом до отказа заполненную народом тесную землянку, начал читать боевой приказ. Предстоял трудный день. Каждой эскадрилье необходимо было совершить по четыре вылета для сопровождения бомбардировщиков в район Ильино - Новосокольники - Велиж. Кроме этого, провести воздушную разведку и прикрыть наши войска над полем боя по Западной Двине от деревни Устье до деревни Ковали. Было известно, что район боевых действий насыщен зенитной артиллерией, но о том, где именно она расположена, данных не имелось. Майор предупредил о возможных встречах в воздухе с большими силами авиации противника.

Командиры эскадрилий еще раз уточнили по картам линию фронта, договорились о боевых порядках в период сопровождения бомбардировщиков и не торопясь покинули землянку.

- Ну, что же, пошли по "квартирам"? - заговорил капитан Тормозов.

- Да, пошли, - отвечая на вопрос, поддержал его комиссар Дудин. - Надо отдохнуть: завтра рано вставать.

Вдоль опушки леса летчики дошли до стоянки самолетов. Заботливые механики так умело замаскировали машины ветками, что не все сразу нашли свои истребители.

- Давай, Саша, спать вместе. Сегодня под твоим самолетом, а завтра под моим, - предложил Попову младший лейтенант Муравицкий.

Наломав по охапке зеленых веток, друзья расстелили их под крылом самолета. Устроились под плоскостями машин и другие

летчики. На стоянке вновь стало тихо. Нарушил молчание Муравицкий:

- Завтра, Саша, ты увидишь Великие Луки...

- Да, увижу родной город. Не думал я три года назад, что к городу, где вырос, где работал в депо, где впервые взлетел в небо, подойдут фашистские войска и будут его разрушать, будут убивать родных и близких мне людей. И сейчас в городе живут мои родители, сестренка, дедушка... Быстрее бы наступало утро.

На голоса подошел комиссар полка Зотов. Посмотрел, как устроились летчики, пожелал спокойной ночи и направился к другому самолету.

- Не спится комиссару, - заметил Попов.

- Должность такая, - сказал Муравицкий. Со стоянки комиссар направился к командному пункту полка. Здесь тоже еще не спали. Вышел подышать воздухом начальник штаба, присели рядом командир и инженер полка. Майор Киселев передавал содержание последней оперативной сводки.

- Все-таки хорошо, что начали наши лучше обороняться. В первые восемнадцать дней войны немцы продвигались за сутки в среднем по тридцать три километра, а начиная с десятого июля - только по два - два с половиной километра проходят.

- Скоро совсем их остановим и погоним обратно, - вставил инженер полка Н. Г. Пилипенко.

- Пора бы. И так фашисты забрались очень далеко. Сильные, черти!..

И война с ними будет долгой и тяжелой, - будто рассуждая с собой, произнес майор Юдаков.

- В связи с этим у меня есть одно предложение, - вступил в беседу Зотов. - Сейчас я посмотрел, как отдыхает наш летный и технический состав. Плохо. Большинство ребят спит в обмундировании, прямо на земле, многие не снимают обуви...

- Что же вы предлагаете, Александр Иванович? - спросил командир.

- После боевого дня на машинах отвозить летчиков в близлежащие деревни.

- А что думают начальник штаба и инженер?

- Я с комиссаром согласен, - ответил майор Киселев.

- Техсоставу придется все же оставаться на аэродроме : у нас и ночью много работы, - вступил в разговор Пилипенко. - Об отдыхе механиков надо еще подумать.

- Ну что же, согласен, - поддержал его командир. Только около тех домов, где будут отдыхать летчики, обязательно выставить часовых.

Первой на рассвете ушла на боевое задание группа

истребителей, ведомая командиром полка Юдаковым. В заданном квадрате она пристроилась к группе скоростных бомбардировщиков и пошла с ними за линию фронта, к району станции Новосокольники. Здесь, по данным разведки, разгружались немецко-фашистские войска, прибывавшие на усиление группы армий "Центр".

До цели группа дошла благополучно. Бомбардировщики сбросили свой груз и легли на обратный курс. В этот момент их попыталась внезапно атаковать шестерка "Ме-109". Истребители мгновенно развернулись для контратаки. Завязался ожесточенный бой. В ходе его Попову с помощью Муравицкого удалось сбить один вражеский самолет. Одержал победу в этот день и капитан Тормозов. В паре с младшим лейтенантом Чмыхуном он смело врезался в строй фашистских бомбардировщиков, летевших к переднему краю обороны наших войск, и помешал им сбросить бомбы на цель. Стремительная атака позволила паре истребителей прорваться к ведущему "юнкерсу". Пулеметные очереди достигли цели. "Ю-88" задымил и круто пошел к земле. Остальные гитлеровские летчики поспешно сбросили бомбы и развернулись на обратный курс. Преследовать их Тормозов и Чмыхун не могли: горючее в баках истребителей было на исходе.

Командование и партийная организация полка стремились сразу передать летчикам все то новое, что использовалось советскими истребителями в боях с фашистской авиацией. Широкая пропаганда подвигов отважных и умелых способствовала повышению морально-боевых качеств, расширению тактических приемов ведения воздушных боев с превосходящими силами противника. Разборы полетов, которые регулярно проводил командир полка, стали действенной формой обучения летного состава. Подводя итоги летного дня 23 июля, майор Юдаков подчеркнул, что при отражении налета большой группы бомбардировщиков задача намного облегчается, если внезапной атакой сбить ведущего. Пример капитана Тормозова подтверждает это особенно убедительно. Командир потребовал от каждого из летчиков и в групповом полете активно вести поиск противника. Он тут же предложил применять вместо сомкнутых боевых порядков разомкнутые по фронту до 150-200 метров между самолетами.

- Такой боевой порядок, - говорил Юдаков, - не сковывает маневра, малозаметен для противника, а главное - увеличивает сектор поиска, позволяет первым увидеть врага, а значит - достигнуть внезапности атаки. Но, идя в атаку на врага, каждый должен чувствовать локоть товарища. Если знаешь, что в трудную

минуту на помощь придут друзья, то уверенность в победе возрастает. Взаимовыручка обязательна в каждом полете не на словах, а на деле, подчеркнул в заключение разбора командир и поставил всем в пример звено лейтенанта Н. Н. Морозова. Летчики этого звена благодаря взаимовыручке одержали за короткое время две победы.

Последние дни июля прошли в упорных боях. Стычки с врагом вспыхивали то и дело. Пример мужества и выносливости показывали коммунисты. 28 июля совершил подвиг комиссар эскадрильи лейтенант Дудин. Во время прикрытия войск в районе Севастьянове Тормозов и Дудин были атакованы четверкой "мессершмиттов".

- В этом бою, - рассказывал потом летчикам капитан Тормозов, - я еще раз убедился в замечательных качествах нашего комиссара. Дрался Дудин отважно и умело. С первой атаки он подбил один "мессершмитт". На моем самолете от пули врага загорелся левый подвесной бак. Попытка сбросить его успехом не увенчалась. Увидев мой горящий самолет, три истребителя противника бросились на меня. Но Дудин преградил им путь. Приняв удар на себя и ведя бой с ними, он дал мне возможность сбросить бак и сорвать огонь с плоскости путем сильного скольжения. Появился еще один "мессершмитт". Он стал заходить в хвост самолету Дудина. Мне удалось отбить атаку врага, а потом уничтожить его. Но в это время кончились патроны у комиссара. Враги наседают - два "Ме-109" атакуют его в лоб. Я увидел, как истребитель Дудина, идя на встречных курсах, взмыл кверху и ударил по плоскости "Ме-109".

На следующий день в полк возвратился Дудин. Он дополнил рассказ Тормозова:

- Был момент, когда "мессеры" меня зажали в клещи: пара атакует спереди, а третий - сзади. Только благодаря Тормозову, который на обгоревшем самолете бросился мне на выручку и сбил одного "мессера", я остался жив. Подробности боя я, правда, узнал уже на земле от члена Военного совета армии Леонова и командира стрелковой дивизии, которые наблюдали за нашими действиями. Сам же я видел лишь атаковавшую меня в лоб пару "мессеров", которые начали стрелять из пушек с дистанции около тысячи пятисот метров. Расстояние между самолетами быстро сокращалось, и я тоже нажал гашетку. Но пулеметы молчали. Решил идти на таран как на последнее средство. Это решение давало шансы сохранить жизнь командиру. Когда оставалось примерно полтораста - сто метров, "мессершмитт", пытаясь избежать столкновения, начал отходить в сторону и вверх. Но я опередил маневр немца. Резко рванув ручку управления на себя, я

ударил по плоскости вражеской машины. Пришел в себя, когда почувствовал свободное падение.

...Видимо, меня выбросило из кабины в момент столкновения. Дернул за кольцо парашюта, но он полностью не открылся. Посмотрев вверх, я заметил, что стропы одной из лямок парашюта замотались за сапог. Быстро освободил ногу. Парашют раскрылся. Приземлился в расположении наших наземных войск. Комиссар дивизии доставил меня в штаб армии. По пути мы осмотрели остатки трех только что сбитых нами вражеских самолетов. Четвертый упал на переднем крае. Вот так закончился этот бой...

Подвиг Дудина произвел большое впечатление на весь личный состав полка. Лозунг "Драться, как комиссар!" стал девизом летчиков. В каждой встрече с врагом они стремились к максимальной результативности. Показателен в этом отношении бой, проведенный 8 августа группой, которую возглавлял капитан Тормозов. Ведомыми у него были летчики Морозов, Попов, Муравицкий, Толмачев, Череда и Михалев. Группе было приказано прикрыть переправу от бомбардировщиков противника. Ведущий первым увидел шесть "Ю-88", летевших под прикрытием шестерки "Ме-109".

Первый удар капитан Тормозов решил нанести всей группой по бомбардировщикам как по главной цели. Атака оказалась удачной. Старший лейтенант Толмачев зажег, а потом и добил один "юнкере", а младший лейтенант Попов сбил второй вражеский самолет. Но и "мессершмитты" не дремали. Они атаковали самолет Михалева, и только своевременная помощь Тормозова спасла молодого летчика от гибели. "Мессершмитты" стремились связать наши истребители, чтобы дать возможность оставшимся "юнкерсам" атаковать переправу. Но советские летчики и в разгар боя помнили о главной цели. Лейтенант Череда, например, пользуясь тем, что командир группы отвлек на себя сразу три "Ме-109", быстро догнал увернувшийся от атак и уже заходивший на переправу "юнкерс" и сбил его.

К сожалению, радость одержанной победы притупила бдительность летчика. Он не заметил выскочивших из-за облаков двух "Ме-109", и они с близкого расстояния расстреляли его самолет. Летчики группы Тормозова сторицею отомстили врагу за гибель Александра Череды. Продолжая бой, они сбили еще четыре фашистских самолета. Из 12 "юнкерсов" и "мессершмиттов", летевших к переправе, восемь было уничтожено.

Счет побед полка рос день ото дня, но не приносил ожидаемого удовлетворения. Сводки с фронтов Отечественной

войны были по-прежнему неутешительны: враг продолжал продвигаться в глубь страны; фашистская авиация безжалостно бомбила города и села, наносила удары по отступавшим частям и соединениям Красной Армии. И хотя летчики полка совершали в день по 6-8 вылетов, прикрыть все объекты не удавалось. Уставали настолько, что в конце дня уже не хватало сил даже выпустить шасси одной рукой. Зажав коленями ручку управления, они двумя руками с трудом "выкручивали" 43 оборота лебедки. Технический состав не знал отдыха даже ночью. Машины уже поизносились, возвращались из полетов с пробоинами, и их надо было всегда срочно ремонтировать и снова готовить к полетам. И все же каждый стремился как-то преодолеть отчаянную усталость. Никто не просил отдыха. Ненависть к фашистским захватчикам жгла сердца, и люди рвались в бой.

Старшие лейтенанты Петров и Путяков, лейтенанты Орлов, Химич, Власов, Потоцкий неутомимо летали на разведку и днем, и утром, и вечером. И не было дня, чтобы они не доставляли в дивизию важных данных о противнике. Мастера разведки научились по еле заметным признакам находить и замаскированные танки, и передвигающиеся по лесным дорогам колонны пехоты, и вновь подготовленные фашистами аэродромы.

Командир дивизии полковник С. И. Руденко лично ставил летчикам задачи на разведку. По обнаруженным целям дивизия, как правило, немедленно наносила бомбардировочные и штурмовые удары силами имевшихся в дивизии самолетов "И-153" и "СБ". Иногда в штурмовках принимали участие и летчики на "И-16". Особенно успешно поражали наземные цели эскадрильи, которыми командовали капитаны Дрожжиков и Чистяков. Бесстрашными и искусными штурмовиками зарекомендовали себя капитан Привезенцев, лейтенанты Хитрин, Сидоренко, Бондарец, Шершнев.

Чтобы еще эффективнее помочь войскам Красной Армии, сражавшимся с гитлеровцами на рубеже Западной Двины, командир дивизии приказал полку перебазироваться на аэродром Старая Торопа. К вечеру 10 августа самолеты уже были на новом аэродроме - небольшой посадочной площадке, окруженной лесом. Технический состав полка быстро замаскировал машины, а недалеко от Старой Торопы оборудовал ложный аэродром.

Перебазирование полка ближе к линии фронта позволило еще более увеличить количество боевых вылетов. Чтобы не терять времени, летчики порой и обедали прямо в кабине. Особенно рвался в воздух младший лейтенант Попов. Теперь ему почти в каждом вылете приходилось вести бои над своим родным городом - Великими Луками. Командир полка понимал

стремление комсомольца и не отказывал ему в "лишнем" задании. Не было случая, чтобы Попов, заметив над городом самолеты противника, не сбил хоть один. Обычно он вылетал в составе звена под командой лейтенанта Морозова. Неизменным напарником Попова был его боевой друг младший лейтенант Муравицкий. И как-то получилось так, что горестную весть о вступлении гитлеровцев в Великие Луки первым узнал именно Попов. Совершив посадку после очередного вылета, он с трудом выбрался из кабины и молча присел около самолета. К Попову подбежали младший воентехник Ветчинников, летчики Морозов и Муравицкий.

- Что с тобой? Ты не ранен?

- Хуже. Фашисты ворвались в город, - с горечью выдавил Попов.

Командир звена знал, что в городе остались родственники Попова, и никакие слова утешения не помогут рассеять тревогу за них. Поэтому он просто положил ему руку на плечо и сообщил решение командира полка:

- Когда зайдет солнце, вместе с Муравицким подниметесь в воздух, а посадку произведете вот на эту площадку около линии фронта. Завтра на рассвете ждите меня. Будем уничтожать гитлеровцев еще до того, как они успеют набрать высоту. Механики во главе с младшим воентехником Потаповым уже выехали туда. Перелет производить на бреющем...

Глаза у Попова заблестели. Новое задание целиком отвечало его стремлению как можно быстрее отомстить врагу за поруганный город. С нетерпением дожидался Попов конца дня. И едва опустились сумерки, два "И-16" поднялись в воздух. Через минуту они скрылись за лесом и вскоре приземлились на клеверное поле, рядом с железнодорожной станцией Великополье. Замаскировав самолеты, летчики прилегли отдохнуть. Неожиданно Попов поднялся и, положив в карман пистолет, сказал Муравицкому:

- К утру вернусь...

На заре он вернулся осунувшийся, еще более почерневший от горя. Никто больше ни разу не увидел улыбки на лице этого еще недавно всегда веселого, молодого парня. Что произошло 20 августа ночью, Попов никому не рассказал. Лишь спустя много лет Анастасия Михайловна Попова объяснила, почему таким мрачным стал ее сын после той августовской ночи:

- Через два дня после нашей эвакуации Саша и его товарищ посадили свои самолеты недалеко от Великих Лук. Ночью Саша пробрался в город и пришел к дедушке. Тот сообщил, что все родственники погибли в эшелоне, разбомбленном немцами.

Действительно, эшелон, в котором мы эвакуировались, подвергся бомбежке, но наша семья не пострадала. Об этом дедушка не знал. День на засадном аэродроме прошел исключительно напряженно. Попов, Муравицкий и прилетевший утром Морозов совершили десять вылетов, сбили четыре фашистских бомбардировщика. К концу дня враг обнаружил площадку и подверг ее сильному артиллерийскому обстрелу. Вскоре в районе станции Кунья прорвали линию обороны танки врага. Морозов и Муравицкий успели взлететь сразу, а самолет Попова не был к этому готов: с него сняли пулеметы, вышедшие из строя в последнем бою; на двигателе не было капотов. Что делать? Минуту подумав, Попов приказал Потапову приготовиться к отъезду, а сам вскочил в кабину и взлетел на "ободранном", невооруженном истребителе.

Мимо площадки проходили отступавшие с боями части Красной Армии. В воздухе висел гул от разрывов бомб и снарядов. Авиаспециалисты Елисеев, братья Черновы, Азаров и Титов, возглавляемые Потаповым, завернув в чехол разобранные пулеметы, погрузили на автостартер боеприпасы и сели в машину. В это время прибежал шофер бензозаправщика:

- Товарищ воентехник, что делать с горючим?

Потапов приказал старшине Елисееву уезжать с механиками на автостартере, а сам пошел к бензозаправщику. Быстро осмотрел его и приказал:

- Поехали!

- Куда? Немецкие танки и пехота уже впереди нас...

- На проселочную дорогу, вдоль кустарника. Не оставлять же врагу машину и бензин...

Шофер осторожно повел машину лесом, а когда начало смеркаться, выехал на дорогу. Вскоре показалась деревня. Ее улица была забита машинами.

- Немцы! - воскликнул шофер. - Что будем делать?!

- За деревню, по огородам! - скомандовал Потапов.

В сумерках удалось проскочить незамеченными. И когда, казалось, опасность осталась позади, бензозаправщик застрял в канаве. Потапов лихорадочно искал выход из трудного положения. Пока он придумывал, как поднять машину, вблизи послышались гул мотора и лязг гусениц.

- Танки?! - спросил шофер, доставая из кабины гранаты.

- Похоже... Давай укроемся в канаве. Если танки подойдут, угостим их гранатами, - сказал воентехник.

Томительно тянулись минуты. Скрежет гусениц становился все слышнее. Однако мотор, судя по звуку, был явно не танковый. Беспредельная радость охватила Потапова, когда он увидел, что к

канаве подползал наш трактор-тягач, водитель которого тоже, вероятно, сумел избежать встречи с немцами. Застрявший в канаве бензозаправщик вытащить тягачом удалось довольно быстро. Обе машины двинулись дальше от линии фронта. Через час они догнали большую автоколонну, которая загромождала дорогу. Среди застрявших на этой узкой дороге машин оказался и автостартер с механиками.

- Почему стоите? - спросил воентехник у начальника колонны.

- Объехать нельзя, а передние машины без бензина.

Не теряя времени, Потапов организовал заправку автомашин авиационным бензином. Вскоре все пятнадцать грузовиков и "санитарок" двинулись в тыл и ранним утром прибыли на станцию Старая Торопа. И сейчас с благодарностью вспоминают скромного авиационного специалиста Федора Гавриловича Потапова те, кому мужество и находчивость воентехника помогли в августе 1941 года избежать пленения, а может быть, и смерти от рук фашистов, которые в тот же августовский день "проутюжили" танками дорогу, чуть не ставшую злополучной для автоколонны с ранеными.

После прорыва гитлеровцами фронта в районе станции Кунья обстановка для наших войск, занимавших здесь оборону, резко ухудшилась. Используя благоприятные возможности местности, гитлеровцы стремились развить успех, окружить ослабевшие от потерь советские части. Чтобы предупредить эти удары' и подготовить оборону, необходимо было знать силы врага, направление его движения. В связи с этим роль воздушной разведки еще более возросла. Если раньше летчики больше вели разведку "на себя", то теперь данные о силах фашистов стали крайне необходимы буквально всем: и стрелковым частям, и танкистам, и саперам. Воздушные разведчики стали вылетать еще чаще и находиться над территорией, захваченной врагом, еще дольше.

Исключительное мужество, высокое понимание долга и отвагу проявил при проведении разведки старший лейтенант Петров. Пролетая в паре с младшим лейтенантом Орловым над вражескими тылами, он установил, что на станции Новосокольники выгружаются танки, а по дороге Невель - Усваты движутся автоколонны врага. Эти сведения были очень важны, и, чтобы поскорее сообщить их командованию, Петров повел истребитель к аэродрому прямым курсом. У озера Жишецкое вражеские зенитки обстреляли самолет. Летчик был ранен в голову. Истребитель вошел в штопор. Ведомый уже было простился с боевым товарищем. Но у самой земли Петров очнулся

и выровнял самолет. Острая боль в голове на секунду ослабла, летчик быстро окинул взглядом кабину. Приборы действовали, но в кабине появился бензин - значит пробит бензобак. Нужно было прыгать, но самолет находился еще над территорией, занятой противником...

Каждую секунду могли воспламениться пары бензина. Сильнее стала кружиться голова... "Надо прыгать", - подумал летчик и тут же вспомнил слова командира полка: "Командующему очень нужны разведданные..." Стиснув зубы, чтобы не закричать от боли, Петров продолжал вести истребитель. Вот и линия фронта. Снова рядом захлопали разрывы зенитных снарядов. Заклинило рули поворота...

Впереди среди леса показалось желтое пятно.

- Аэродром... Долетел... - вслух произнес Петров.

Но через секунду желтое пятно исчезло. В глазах потемнело.

- Неужели слепну?! - вскрикнул летчик и протер глаза. Перед ним появилась какая-то сетка. Она то сгущалась, то расползалась.

- Вижу! Теперь посажу самолет... - сквозь зубы говорил себе Петров, с трудом поворачивая лебедку выпуска шасси.

Снова на секунду потемнело в глазах. Опять в мозгу забилась мысль: "Прыгай!" Прикусив губу, летчик продолжал крутить лебедку, сначала одной, а затем и обеими руками. Над самым аэродромом перестал работать мотор: вытек весь бензин. Петров выключил зажигание и почти в бессознательном состоянии посадил самолет. К остановившемуся "И-16" подбежали инженер Беззубик, механики. Они откатили самолет к лесу, помогли Петрову выбраться из кабины.

Командир полка, едва успев выслушать доклад летчика, получил из штаба приказ о немедленном перебазировании части. Немцы уже подходили к аэродрому. Приказ был выполнен своевременно. Состояние Петрова ухудшалось: катастрофически быстро терялось зрение. Ночью начали грузить раненых в эшелон. Петрову, который уже ничего не видел, помогли дойти до состава, забраться в вагон. В Ржеве устроили в госпиталь. Лишь через несколько месяцев капитан Петров вернулся в полк. Заботы и искусство советских врачей и неутолимая жажда снова сражаться с врагом помогли Николаю Константиновичу Петрову победить недуг.

Тяжелые дни переживала страна. Очень трудными были август и сентябрь и для 29-го Краснознаменного полка. Схватки с врагом вырывали из его рядов все новых бойцов. 25 августа не вернулись с боевого задания младшие лейтенанты Орлов и Мотылёв. Летавший с ними в разведку младший лейтенант Попов был ранен, а его самолет получил много пробоин.

- Летели на бреющем вдоль дороги на Великие Луки, - докладывал летчик майору Киселеву. - За городом попали в зону огня зенитной артиллерии. От прямого попадания снаряда самолет Орлова взорвался. Летчик погиб. Самолет Мотылёва был сильно поврежден. Остановился двигатель. Пришлось немедленно приземляться. Посадка прошла неудачно: машина перевернулась и сгорела. Что стало с самим Мотылёвым - не знаю.

Во время доклада в штаб полка пришел командир дивизии полковник С. И. Руденко. Он, нахмурившись, выслушал доклад командира полка о событиях дня. Полковник с грустью смотрел на осунувшиеся суровые лица летчиков. Он знал, что ребята устали, что продолжающиеся неудачи на фронте и большие потери в полку тяжелым камнем лежат на сердце у каждого, как и у него самого. И нечем было порадовать людей, кроме новых трудных заданий. А трудных заданий было хоть отбавляй. Командир дивизии заговорил о предстоящем полете.

- Врагу удалось отрезать одну нашу часть. Она находится где-то в этом лесу, - полковник показал на карте крупный зеленый массив. - Надо ее разыскать и сбросить пакет - план выхода из окружения. Задача очень трудная. Кто сам хочет взяться за ее выполнение?

На этот вопрос утвердительно ответили все. Но особенно настойчиво добивался разрешения на полет младший лейтенант Попов.

- Вы же ранены. Да и погоду на завтра обещают плохую, - отговаривал летчика полковник.

- Вот поэтому и нужно лететь мне, - не отступал Попов. - Я же в этом районе каждую тропинку знаю, пешком исходил. А рана пустяковая. Разрешите?..

- Ну ладно, "сдаюсь". Утром зайдете в штаб для уточнения задания. А сейчас - отдыхать...

Наступило утро, хмурое, тревожное. Возле самолетов находились все: механики производили предполетный осмотр" летчики уточняли по картам опять приблизившуюся линию фронта. Пришел из штаба и Попов. Все летчики помогли ему приготовиться к полету: один дал свой шлем (собственный на забинтованную голову не налезал), другой протянул летные очки, третий вместе с механиками осмотрел самолет. На стоянку приехали командир дивизии и майор Юдаков.

- Товарищ полковник, младший лейтенант Попов к выполнению боевой задачи готов!

- Все ясно? - спросил Руденко. - Так точно!

- Желаю успеха! Помните, что от вашего полета зависит

жизнь многих сотен бойцов и командиров, - пожимая Попову руку, напутствовал командир дивизии.

Самолет скрылся в туманной дали. Проводив его взглядом, пошел к своему истребителю Муравицкий. Прошло несколько минут - и он летел уже на перехват вражеского разведчика. Младший лейтенант быстро отыскал "Хейнкель-111" и пошел на сближение с ним. Экипаж разведчика был, видимо, начеку. Заметив советский истребитель, летчик "хейнкеля" увел самолет в облака. Однако укрыться в них не удалось: облачность была незначительная. Тогда, стремясь обезопасить себя от атак истребителя, вражеский разведчик резко снизился, полетел над лесом. Преследуя врага, Муравицкий открыл огонь с дистанции 600-500 метров. Разведчик искусно сманеврировал, и очередь прошла мимо. Муравицкий повторил атаку - и опять неудачно. А линия фронта уже осталась позади. Тогда младший лейтенант сблизился с врагом максимально и снова нажал гашетку. Пулеметы молчали: кончились боеприпасы. Осталась последняя возможность уничтожить врага - таран. И советский летчик использовал эту возможность. Сблизившись с "хейнкелем", он винтом своего самолета ударил по хвостовому оперению бомбардировщика.

Уже все летчики вернулись с задания, а Попова и Муравицкого, вылетевших раньше, все не было. Небо заволоклось облаками, начал накрапывать дождь. Но ни летчики, ни механики не уходили со стоянки. Каждый ловил малейший звук. Наконец из-за леса вынырнул "И-16" и, выполнив замедленную "бочку", пошел на посадку. Это вернулся Попов. Он все же разыскал в лесу окруженную часть, установил с ней связь и помог выйти из окружения. Вскоре прилетел и Муравицкий. Около его самолета сразу собрались летчики и механики. Увидев погнутые лопасти винта, они поняли, что в историю полка вошел еще один таран.

На следующий день полк перелетел на новый аэродром, еще ближе к Москве. Встречал машины майор Юдаков.

- Да, только двадцать самолетов осталось, - с горечью произнес командир полка, когда приземлился последний - двадцатый. Совсем недавно их было вдвое больше...

Едва летчики успели осмотреться на новом месте, как пришел приказ вылетать. В воздух ушли девятнадцать машин. Лишь один "И-16" сиротливо стоял на летном поле. В его кабине в готовности № 1 ожидал сигнала капитан Федотов. Прошло двадцать минут, полчаса - сигнала не поступало. Скоро уже должны возвращаться с задания. И действительно, издалека донеслись гул моторов и стрельба. "Почему стрельба?" Капитан уселся поудобнее, положил пальцы на сектор газа и стал пытливо

всматриваться в горизонт. Увидел несколько самолетов, ведущих бой. Один из них вышел из боя и, оставляя за собой белый "шлейф", стал приближаться к аэродрому.

- К запуску! - подал команду летчик. Подлетев к аэродрому, подбитый "И-16" дал несколько коротких очередей.

"Просит помощи", - решил капитан Федотов и тут же повел истребитель на взлет, "горкой" набрал высоту. Прямо перед ним, чуть выше, "И-16" отбивался от трех "Ме-109". Федотов атаковал вражеский истребитель и сбил его. Потеряв преимущество в численности "мессершмитты" развернулись и на полной скорости помчались к линии фронта, а наши самолеты без помех совершили посадку. К Федотову, едва успевшему вылезти из кабины, подошел Попов. Лицо его было обожжено, глаза слезились. Он рассказал, почему вместе с ведомым лейтенантом Мухиным - оказался в таком трудном положении:

- Закончив разведку, мы шли домой. Неожиданно нас атаковала четверка "мессеров". Мы их встретили огнем. Мне удалось одного подбить. Но осколок снаряда попал в масляный бак. Пары горячего масла ворвались в кабину. Обожгли лицо и руки. Кабину заволокло" белой пеленой. Я уже ничего не видел и вынужден был выйти из боя. Выручил меня лейтенант Мухин. Он отвлек противника на себя и дал мне возможность долететь до аэродрома. Спасибо вам, товарищ капитан, что поняли мой сигнал и спасли жизнь моему напарнику.

- А как же иначе, друзья?.. - обняв Попова и Мухина, просто сказал Федотов. - Вы бы поступили так же.

За один день боевой счет полка увеличился на пять самолетов. Одержали очередные победы лейтенанты Муравицкий, Гребенёв и старший лейтенант Путяков. Но радости этот успех не доставил: в бою геройски погиб командир звена лейтенант Денис Терентьевич Михалёв.

Вечером в столовой собрались все летчики и технический состав полка. Это был первый за время войны совместный ужин. Раньше собрать всех было просто невозможно: эскадрильи базировались на разных аэродромах.

Командир полка майор Юдаков окинул взглядом поредевшую боевую семью летчиков. Люди, ставшие ему за время войны такими дорогими и близкими, сидели похудевшие, усталые. На счету у каждого уже не менее чем по сотне боевых вылетов. А каждый такой вылет - встреча лицом к лицу со смертельной опасностью. И ни один из них ни разу не отступил. Гордость за этих простых советских парней, скромных и мужественных, готовых выполнить любое задание, драться с врагом за свою Родину до последней капли крови, наполнила сердце командира.

Вот каких славных бойцов воспитали Коммунистическая партия и ленинский комсомол! Взять, к примеру, Попова. Он сидит справа, рядом с Муравицким. Только за последние полтора месяца он совершил полтораста вылетов, сбил лично и в составе группы 14 вражеских самолетов. Его друг Муравицкий имеет на счету 105 вылетов и 10 сбитых самолетов противника. Их сосед Морозов 100 раз вылетал на боевые задания, участвовал во многих групповых боях, вместе с товарищами уничтожил 12 фашистских самолетов.

Что же сказать всем им в первую за период войны встречу коллектива за общим столом?

Командир сказал о том, что было ближе всего его сердцу: о Родине, о героическом советском народе, о партии, которая взрастила и воспитала целое поколение мужественных молодых людей. Командир вспомнил всех тех, кто в составе полка начинал войну, тех, кто сложил голову за священную землю советскую, за свободу и независимость нашего государства.

- Трудно нам сейчас, - говорил командир. - Очень трудно. Но мы победим. В победе мы не сомневаемся. Каждый из нас сейчас дерется за троих. Будем драться за пятерых, до полной победы над врагом. Давайте по-дружески поздравим с боевым успехом летчиков Попова, Муравицкого, Федотова, Гребенёва, Путякова, каждый из которых сбил сегодня по фашистскому самолету...

Так в полку было положено начало замечательной традиции - отличившихся за боевой день летчиков и техников ежедневно за ужином чествовать всем составом полка.

Утро 3 сентября было сырое и ветреное. Аэродром заволокло облаками. Летчики собрались в штабной землянке. Разговаривали о вчерашнем первом совместном ужине, о новостях из дому. Зазвонил телефон. После того как командир, выслушав распоряжение, сделал на планшете две пометки, все поняли: поступило срочное задание. Действительно, из штаба Западного фронта срочно потребовали разведывательные данные о силах и месте сосредоточения танковых частей противника в районе наших 22-й и 29-й армий. Почти одновременно пришел приказ из штаба дивизии: немедленно выслать звено в район прорыва немецких танков.

Разбрызгивая лужи воды и грязи, первым взлетел самолет лейтенанта В. Хомусько, за ним - истребители, пилотируемые Поповым и Муравицким. Серая водянистая мгла тотчас же поглотила машины. Заморосил дождь. Авиамеханик А. Ветчинников зло пробурчал:

- Этого еще не хватало...

- А может, там дождя нет, - неуверенно откликнулся сержант

К. Свердлов.

- Садиться-то им здесь нужно.

Прошел показавшийся долгим, как зимняя ночь, час. Вернулся лейтенант Хомусько. Он доложил командиру полка о том, что обнаружил танки врага. Но что случилось с Поповым и Муравицким, он сказать не мог. Сообщил лишь, что при пересечении линии фронта самолеты попали под сильный обстрел зенитных батарей.

- Летят, летят! - услышав звук моторов, радостно закричал Ветчинников.

Но механик ошибся: самолет пролетел мимо аэродрома. Гул его моторов быстро растворился вдалеке.

Долго не расходились летчики. Едва прекратился дождь, на разведку улетело звено старшего лейтенанта Волошина. Вот и оно благополучно возвратилось, а о Попове и Муравицком по-прежнему не было никаких сведений. Промокшие и уставшие, собрались вечером летчики в столовой. Ужинали молча. Все ждали, что вот-вот заскрипит дверь и войдут Попов и Муравицкий, займут, как обычно, рядом свои места за столом. Но этого не случилось.

Среди ночи в землянке, где отдыхали летчики, поднялся шум. Вернулся Муравицкий. С ним были комиссар дивизии полковой комиссар Бабак и майор Юдаков. При бледном свете коптилки летчики увидели, что голова Муравицкого забинтована. Все вскочили с нар, обступили его, стали расспрашивать о полете. Он отвечал бессвязно, а глазами искал Попова.

- Саша не вернулся?

- Вернется. Что ему, в первый раз в такую погоду летать?! Ты расскажи, расскажи толком, что случилось.

С трудом подняв забинтованную голову, Муравицкий начал вспоминать подробности полета:

- Летели на бреющем вдоль дороги. Дождь до предела сокращал видимость. Но танки нашли. Начал считать, сколько их, но вскоре сбился... Много... Около двухсот вместе с автомашинами. Прошли в тыл врага дальше. В деревне увидели еще до сотни танков и машин. Все ясно. Задание выполнено. Можно лететь домой. Развернулись на обратный курс. Погода немного улучшилась. Но... это было только к худшему. Немцы на перехват подняли группу своих истребителей и навязали бой. Схватка была жестокой. На меня напали три "мессершмитта". Одного из них сбил. Увертываясь от атак оставшихся двух, я потерял из виду Попова и Хомусько. Попытался их найти, но вновь наползшие дождевые облака помешали это сделать. "Мессершмитты" ушли. Начала действовать фашистская зенитная

артиллерия. Крупный снаряд разорвался рядом с кабиной, осколки осыпали самолет, ранили в голову и лицо. Двигатель начал работать с перебоями, а над линией фронта совсем заглох. С трудом дотянул до своих войск.

Закончив рассказ, Муравицкий тяжело поднялся и вышел из землянки. Он не мог видеть пустой койку своего друга. Не хотелось верить, что Попов погиб. К сожалению, это была правда. Молодой коммунист Александр Васильевич Попов погиб, как герой, на глазах у сотен бойцов 29-й армии. Самолет Попова был подожжен зенитным огнем врага. Летчик, как говорилось в донесении штаба 29-й армии, "попытался "перетянуть" через линию фронта, но, видимо, отказал мотор. Тогда летчик изменил решение. Он повел горящую машину в район сосредоточения немецких танков и спикировал на них".

На траурном митинге, состоявшемся в полку, летчики, техники и механики поклялись отомстить врагу за Попова.

- Герои из жизни не уходят, - говорил капитан Тормозов. - Они живут в наших сердцах, в наших делах. В каждом бою Александр Попов будет с нами, в одном строю, уничтожать врагов. Пусть же наша боль и гнев обрушатся на головы захватчиков...

Все тяжело переживали гибель лейтенанта Попова, но особенно страдал близкий его друг - Муравицкий. После митинга он всю ночь просидел на кровати погибшего товарища, а утром пришел на аэродром. Ни командир полка майор Юдаков, ни батальонный комиссар Зотов, ни товарищи не могли его, раненного, измученного, уговорить остаться на земле: Муравицкий рвался в воздух. И командир удовлетворил его настойчивую просьбу - разрешил полет. Без шлема ни один не налезал на забинтованную голову - Муравицкий сел в кабину истребителя и поднялся навстречу врагу. Теперь он дрался и за себя, и за Попова. О подвигах лейтенанта Муравицкого стали писать в газетах. Его бесстрашие, мужество и высокое боевое мастерство стали примером для всех летчиков.

В конце сентября пришел приказ выделить из полка десять летчиков с самолетами для защиты Ленинграда. В это время немецкая авиация снизила боевую активность. Встречи в воздухе с врагом в районе действий полка стали реже, и Муравицкий попросил включить его в число десяти будущих защитников города Ленина. Просьбу эту удовлетворили. Питомец полка геройски сражался и на новом участке фронта. Но дожить до Дня Победы ему не довелось: защищая колыбель революции от налетов фашистской авиации, Муравицкий пал смертью храбрых.

К началу октября 1941 года в Краснознаменном полку

осталось лишь семь самолетов - три "И-153" и четыре "И-16". Их свели в одну группу, командиром которой назначили капитана Федотова, а комиссаром - политрука Шабунина.

И тем не менее полк жил, успешно выполнял самые сложные боевые задания.

Но что бы ни делал, какое бы задание ни выполнял личный состав полка, все его усилия в то время были направлены на то, чтобы нанести врагу как можно больший урон, сдержать его натиск на столицу нашей Родины - Москву. Героический подвиг совершил 5 октября лейтенант А. Е. Чмыхун.

В этот день летчики трижды вылетали на разведку, провели три воздушных боя, сбили четыре самолета противника. Два из них - на счету младшего лейтенанта Гребенёва, по одному стервятнику сбили старший лейтенант Хитрин и лейтенант Чмыхун. Во время последнего в этот день боя с четырьмя "Ме-109" был сильно поврежден истребитель летчика Мигунова. Лейтенант Чмыхун сделал все, чтобы не подпустить врага к поврежденному самолету товарища. "Мессершмиттам" удалось поджечь машину лейтенанта. Но и на горящем самолете Чмыхун не перестал защищать Мигунова. Будто огненная комета, летал он на фоне темных дождевых облаков: то увертывался от атак врага, то мчался в атаку сам, то скрывался в облаках, то снова метеором падал на тот фашистский самолет, который больше всего угрожал истребителю Мигунова. Одна из атак Чмыхуна закончилась успешно: сраженный меткой очередью летчика, "Ме-109" врезался в землю. Три оставшихся вражеских истребителя прекратили преследование машины Мигунова. И именно в этот момент, когда основная задача была уже выполнена - товарищ спасен, погиб сам Чмыхун. На выходе из атаки весь фюзеляж "И-16" охватило пламя, и самолет взорвался в воздухе.

Несмотря на мужество и героизм войск, оборонявших подступы к Москве, гитлеровские армии продолжали продвигаться к столице. С 7 октября за неделю полку пришлось оставить четыре аэродрома. Нередко перебазирование проходило под обстрелом фашистских орудий. Так было, например, 10 октября. Приказ о перебазировании на аэродром Игнатьево был получен в то время, когда на одном из самолетов заменяли старый двигатель новым. Враг уже находился в нескольких километрах от аэродрома. Почти весь личный состав полка, выполняя приказ, приступил к передислокации. И только возглавляемые инженером эскадрильи Ф. Д. Беляевым воентехники 2 ранга И. В. Барановский и Г. М. Яскевич, младший воентехник В. И. Брежнев, сержанты Г. Н. Захаров, В. П. Ляшенко, И. С. Кузнецов продолжали работать, как будто ничего не

случилось. Они разбирали самолет, чтобы вывезти его на новый аэродром. Вечером над аэродромом пролетел нежданный гость - немецкий самолет-разведчик. Он сбросил светящуюся бомбу и, пока она горела, успел дважды облететь аэродром по кругу. Командир группы понял, что экипаж разведчика, конечно, разглядел оставшихся на аэродроме людей и самолет. Чтобы не быть застигнутым врасплох, Беляев отдал приказ снять с истребителя пулеметы и организовать оборону стоянки и ближнюю разведку. К 4 часам утра самолет был разобран и погружен на машину. Под покровом хмурого рассвета группа выехала в направлении на Торжок.

Город был объят пламенем пожаров. Авиаспециалисты решили ехать в Калинин. Но оказалось, что и на подступах к нему уже идут бои. Повернули на Бежецк. Проселочные дороги раскисли. Грузовик часто буксовал, и его приходилось вытаскивать на руках.

До Бежецка добрались лишь на третьи сутки. Здесь Беляев достал в авиамастерских двигатель, и через сутки самолет был в боевой готовности. Полк в эти дни из Игнатьево перебазировался в другое место. Куда именно, никто не знал. Лишь после долгих поисков Беляев установил, где находится полк. Доложив майору Юдакову о выполнении его приказа, начальник группы попросил выделить летчика для перегона истребителя.

- Это сделает хозяин самолета - Герой Советского Союза Мигунов.

- Василий Васильевич стал Героем Советского Союза? - обрадованно спросил Беляев. - Это здорово!

- Не только он. Присвоено это высокое звание также Николаю Максимовичу Дудину, Александру Васильевичу Попову, Луке Захаровичу Муравицкому и Василию Алексеевичу Хитрину.

За образцовое выполнение трудного задания и проявленные при этом мужество и отвагу воентехник 1 ранга Федор Дмитриевич Беляев был награжден орденом Красной Звезды. Одновременно с наградой ему досрочно присвоили звание военного инженера 3 ранта. Правительственными наградами были отмечены еще тридцать авиаторов полка.

Но радость личного состава полка была омрачена.

18 октября погиб мастер воздушного боя командир звена старший лейтенант Хитрин. За три месяца войны он совершил 243 боевых вылета, участвовал в 44 воздушных боях, уничтожил лично и в составе группы семь самолетов врага. И все же даже такого огромного опыта, умения и находчивости оказалось недостаточно для того, чтобы уберечься от шального зенитного снаряда. Он попал в правое крыло самолета. Хитрин осторожно,

на малой высоте, продолжал полет к аэродрому. Летчик Гребенёв прикрывал своего ведущего. Казалось, полет завершится благополучно. Однако в 50 км от аэродрома крыло истребителя вдруг отвалилось, машина мгновенно рухнула на землю и похоронила под своими обломками отважного летчика.

Гибель друзей всегда переживается тяжело. Особенно трудно поверить в то, что не будет больше биться сердце самого близкого товарища.

Для лейтенанта Гребенёва смерть командира звена была особенно тяжела. Ведь они оба земляки-кировчане, часто вместе летали на боевое задание. Гребенёв учился у Хитрила искусству воздушного боя, умению вести воздушную разведку, быть дисциплинированным и исполнительным воином.

Мстя фашистам за смерть своих боевых друзей, Гребенев за два года войны уничтожил 24 вражеских самолета. За это ему, как и другим наиболее умелым и отважным бойцам полка, было присвоено звание Героя Советского Союза.

В наиболее трудные для Родины месяцы в полку, как и во всех воинских частях фронта, усилился приток заявлений о приеме в партию. Подвигами в воздухе и на земле завоевывали полковые соколы честь быть принятыми в ряды Коммунистической партии. Партийное бюро полка во главе со старшим политруком Золотовым почти каждый день собиралось для рассмотрения заявлений. В дни боев под Москвой кандидатом в члены партии стал Герой Советского Союза старший лейтенант Мигунов, совершивший за четыре месяца войны более двухсот боевых вылетов, в том числе около сорока штурмовок мотомеханизированных колонн врага.

С гордостью писал командир полка об этом летчике: "Не щадя жизни, презирая смерть, тов. Мигунов ведет разведку в сложных метеоусловиях, при интенсивном обстреле зенитной артиллерией противника... Из боя не уходит первым, а бьет врага, пока тот не будет уничтожен... Своим мужественным поведением тов. Мигунов поднимает боевой дух и уверенность летного состава в окончательной победе над германским фашизмом..."

Только в ноябре 1941 года партийная организация полка выросла почти на двадцать человек. Коммунисты - летчики, техники, механики, мотористы - своим примером увлекали весь личный состав на безупречное выполнение воинского долга.

На торжественном собрании, посвященном 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, командир полка подвел итоги боевой деятельности личного состава полка за четыре месяца военных действий на Западном фронте: 67 сбитых вражеских самолетов, много десятков сожженных танков и

автомашин, сотни истребленных гитлеровцев. Технический состав в труднейших условиях обеспечил более 4000 боевых вылетов.

За безупречное выполнение личным составом воинского долга, за мужество и доблесть в боях Президиум Верховного Совета СССР наградил 29-й Краснознаменный полк орденом Ленина. На митинге, состоявшемся 9 ноября 1941 года, каждый воин полка обещал добиться еще больших успехов в боях с ненавистными немецко-фашистскими захватчиками.

Незабываемые встречи

8 декабря 1941 года к станции подошел поезд. Со скрежетом распахнулись двери вагонов-теплушек. На искрящийся снег начали выпрыгивать одетые в меховые и ватные костюмы летчики, механики, мотористы...

- Ох и снег! В глазах режет...

- А мороз - горло перехватывает!..

- Ничего не скажешь - Урал-батюшка. Кто-то кого-то толкнул, кто-то упал. На упавшего свалились еще двое. Быстро стала расти "живая горка". Вышли из вагона майор Юдаков, батальонный комиссар Зотов, майор Киселев.

- Засиделись, - улыбнулся Зотов. - Возятся, как медвежата.

- Петр Сергеевич, - обратился Юдаков к начальнику штаба. - Сходите к коменданту, узнайте, где располагается резервный полк. Скорее бы приступить к переподготовке.

Нетерпение командира полка можно было понять: прошел уже почти месяц, как 29-й Краснознаменный, ордена Ленина авиаполк был отправлен из-под Москвы в город, где предполагалось получить новые самолеты, принять в семью полка новых летчиков. Но там машин не оказалось. Пришлось ехать на Урал. Майор видел, что его подчиненные уже сильно соскучились "по настоящему делу". А "настоящим делом" они считали только непосредственное участие в боях. Да и сам он не меньше, чем рядовые летчики, рвался обратно, на фронт.

Майор Киселев ушел. Командир и комиссар внимательно присматривались к рядом стоявшим эшелонам. На многих вагонах висели плакаты: "Все для фронта, все для победы!", "Смерть немецко-фашистским захватчикам!". Один за другим эшелоны с боевой техникой уходили со станции. Вскоре на путях показалась фигура начальника штаба.

- Что-то Петр Сергеевич быстро управился... Наверное, снова не туда приехали, - как бы думая вслух, сказал Зотов.

- Сейчас узнаем, туда или не туда... Эй, комиссар, смотри, что он делает?! - удивился командир, когда увидел, что майор Киселев подбежал к летчикам и без его, командира, ведома начал выстраивать полк.

- Пойдем скорее, узнаем, в чем дело. Командир и комиссар поспешили к стоявшему в строю личному составу.

- Смирно! Равнение направо! - подал команду начальник штаба и радостно доложил:

- Товарищ майор! Приказом Народного Комиссара обороны вверенный вам полк преобразован в Первый гвардейский истребительный авиационный полк. Начальник штаба вручил командиру телеграмму.

Все замерли... Сотни глаз устремились на командира полка, застывшего с поднятой к головному убору рукой. Майор Юдаков даже растерялся от неожиданности. Радостная улыбка озарила его суровое лицо, и слова горячего поздравления сами вырвались из груди. В ответ грянуло стоголосое "ура!". Строй нарушился. Летчики и механики кинулись к майору Юдакову, комиссару полка Зотову, начальнику штаба майору Киселеву, инженеру полка военному инженеру 3 ранга Пилипенко, капитану Тормозову. Десятки рук подхватили ветеранов полка и стали качать. В этот момент на станцию пришла большая группа рабочих местных заводов. Над их головами ярко выделялся алый транспарант: "Добро пожаловать, дорогие гвардейцы!".

Авиаторы мгновенно заняли свои места в строю. Наступила тишина. Секретарь обкома партии Н. И. Гусаров обратился к воинам с кратким приветствием:

- Товарищи гвардейцы! От имени и по поручению областного комитета партии и трудящихся города поздравляю вас...

И снова могучее "ура!" разнеслось в морозном воздухе. Через минуту гвардейцы и рабочие, обнимаясь, поздравляли друг друга: ведь это была их общая радость.

На второй день после приезда полка областной комитет партии организовал встречу передовиков промышленности и сельского хозяйства области с воинами-гвардейцами. Представители трудящихся говорили о том, что страна гордится своими летчиками, самоотверженно сражающимися с фашистскими воздушными пиратами, что победа под Москвой, в подготовку которой внесли свой большой вклад и гвардейцы истребительного полка, стала началом конца гитлеровской Германии.

- Для того чтобы приблизить день нашей победы, - говорил секретарь обкома партии, - нужно много танков, самолетов, орудий, боеприпасов, продовольствия, обмундирования. Труженики тыла не пожалеют сил, чтобы снабдить доблестную Красную Армию всем необходимым. Я предлагаю заключить договор на социалистическое соревнование. Мы будем бороться за увеличение продукции для фронта и лучшему предприятию

будем вручать переходящее Знамя гвардейцев - ваше Знамя, товарищи! А мы вручим свое Знамя вашему полку - для той эскадрильи, которая нашим оружием уничтожит больше всего живой силы и техники ненавистного врага.

Это предложение было встречено горячими аплодисментами.

От имени личного состава полка майор Юдаков поблагодарил трудящихся города за теплую встречу и заверил, что гвардейцы в предстоящих боях умножат боевую славу полка.

С удвоенной энергией личный состав начал осваивать новую технику. И ветераны, имеющие за плечами сотни проведенных в воздухе часов, и молодые летчики, только зачисленные в полк, старательно изучали материальную часть, вспоминали теорию, отрабатывали приемы пользования оружием. Технический состав стремился так освоить машины, чтобы при подготовке их к полетам предупреждать малейшие неисправности. Это было особенно важно потому, что о новом самолете - а это были английские истребители "харрикейн" летчики-инструкторы и авиаспециалисты запасного полка отзывались нелестно. Машина была капризной и не очень надежной.

Занятия в классах и на аэродроме шли с утра до позднего вечера. После занятий многие гвардейцы уходили в гости к рабочим и колхозникам области, рассказывали труженикам тыла о подвигах своих однополчан - Героев Советского Союза Николая Дудина, Александра Попова, Луки Муравицкого, Василия Мигунова, Василия Хитрина, о славной истории своего полка, о его большом боевом пути.

Как-то группа летчиков прибыла на завод, эвакуированный с Украины. Он еще только строился, но цехи его, даже не имевшие крыши, уже давали продукцию для фронта. В одном из цехов работали исключительно женщины. Они трудились фактически под открытым небом, при тридцатиградусном морозе. Внимание летчиков привлекла худенькая девушка в ватных брюках и фуфайке. Ее станок визжал, дергался, часто останавливался. Видно, ей было очень трудно, но она не хотела этого показывать: лишь изредка украдкой проводила рукой по глазам, вытирая слезы; но работу не бросала.

- Ну что, не получается? - участливо спросил лейтенант Мигунов, подойдя вплотную к станку и пытаясь хоть чем-нибудь помочь очень волновавшейся работнице.

- Получится... Раз нужно для фронта - получится! - простуженным голосом ответила работница.

- Разрешите мне посмотреть ваш станочек? - попросил капитан Федотов.

- А вы не испортите его?

- Нет, не бойтесь.

Осмотрев станок, Федотов быстро наладил его и начал обрабатывать детали. Летчики молча наблюдали за действиями товарища. Подошел и мастер цеха. Девушка улыбалась: станок

работал ровно, без срывов и перебоев.

Когда летчики вышли из заводских ворот, капитан Федотов показал друзьям ладони своих рук. На них, прихваченная холодным металлом, кое-где была сорвана кожа.

- Да-а... Мне кажется, что нам на фронте, пожалуй, легче, чем девчатам на этом заводе, - задумчиво произнес лейтенант Гребенёв.

- Это хорошо, что посмотрели, как трудятся наши люди для победы... Злее будете воевать, - как бы отвечая ему, в то же время обращаясь ко всем, произнес батальонный комиссар Зотов.

Вечером гвардейцы написали открытое письмо трудящимся области. 16 декабря текст письма был напечатан в областной газете. Авторы письма подчеркивали, что "тыл и фронт в нашей стране едины", и призывали "крепче бить совместной дружной работой немецко-фашистских захватчиков". Гвардейцы просили руководство области передать переходящее Знамя коллективу передового предприятия, который лучше всех работает на нужды обороны.

Это письмо положило начало соревнованию трудящихся области за Знамя гвардейцев.

"Знамя гвардейцев - лучшему коллективу" - под таким заголовком было напечатано в газете обращение обкома партии, областного Совета профсоюзов и обкома комсомола ко всем рабочим области. В нем говорилось:

"Металлурги и химики, машиностроители и угольщики, нефтяники и буровики, железнодорожники и водники - все должны работать по-военному, в упорной борьбе стремиться завоевать Знамя гвардейцев-летчиков.

Изо дня в день увеличивать темпы роста производства, повышать производительность труда - такова задача всех работников в тылу.

Кто работает сегодня хорошо - пусть завтра работает отлично. Кто сегодня выполняет план - пусть завтра его перевыполняет. Кто сегодня работает за одного - пусть завтра работает за двоих".

Командир полка, прочитав это обращение, спросил батальонного комиссара Зотова:

- Не кажется ли тебе, Александр Иванович, что эти призывы относятся и к нам? - И сам же ответил. - Они прямо просятся положить их в основу соревнования между эскадрильями. Только нужно перевести призывы представителей рабочего класса на наш, военный язык. Скажем: "Изо дня в день увеличивать производительность труда...", а для нас: "Из боя в бой увеличивать количество сбитых самолетов врага..." Или: "Кто

сегодня выполняет план - пусть завтра его перевыполняет". А для нас, летчиков, это должно звучать так: "Сегодня сбил одного фашиста - завтра постарайся сбить двух..."

- Целиком согласен. Обсудим это обращение в эскадрильях, и народ, безусловно, согласится взять его в основу своих обязательств. Конечно, с поправками на нашу боевую специфику.

Комиссар помолчал, обдумывая, как лучше организовать соревнование между эскадрильями, а затем спросил командира:

- К тебе не обращались летчики-инструкторы запасного полка с просьбой посодействовать их переводу в наши эскадрильи?

- Проходу не дают. Но не могу без согласия начальников взять их в полк. А ребята хорошие, много пользы принесут на фронте.

- Может, сумеем что-либо сделать? Особенно хочется помочь двум командирам звеньев - лейтенантам Алексею Молодчинину и Василию Московенко. Оба на Дальнем Востоке служили, в нашей дивизии. Молодчинин даже в нашем полку, а Московенко - в соседнем. Молодчинина я лично очень хорошо знаю. С комиссаром запасного полка я уже переговорил. Он обещал уговорить своего командира. Поднажми и ты.

- Хоть и не очень это хорошо - переманивать людей, но раз оба летчика почти наши однополчане - поговорю с их начальством: ведь не в тыл, а на фронт просятся лейтенанты...

Программу наземной подготовки личный состав полка выполнил. Наступило время практических полетов. Но начать их в запланированный день не удалось. Поднявшаяся метель так замела аэродром, что и речи не могло быть ни о каких полетах. Своих сил для расчистки аэродрома не хватало. Об этом моментально узнали в городе. На помощь гвардейцам пришли рабочие с заводов и фабрик. Несколько дней шла борьба с заносами. Аэродром был расчищен, и полеты начались. За месяц 32 летчика вылетали на "харрикейнах" самостоятельно. К этому времени пришел долгожданный приказ выехать на фронт. Накануне отъезда горсовет устроил прощальный вечер трудящихся города с гвардейцами. На нем воины и труженики тыла обменялись переходящими Красными Знаменами, пожелали друг другу успехов в борьбе за свободу Родины, за укрепление ее обороноспособности.

Местный горком партии и городской Совет депутатов трудящихся прислали гвардейцам письмо. В -нем говорилось:

"Посещение вашими представителями нашего района по приглашению рабочих шахт и предприятий и рассказы ваших товарищей о боевой истории и боевых традициях вашего полка еще сильнее зажгли сердца трудящихся нашего района

пламенной любовью к вам, дорогие товарищи, и в вашем лице ко всей нашей доблестной Красной Армии.

Рабочие дают вам слово советских патриотов: работать так, чтобы быть достойными братской дружбы с вашим полком. Они будут скоро рапортовать вам о своих новых производственных победах, которые должны помочь вам на фронте поскорее разделаться с ненавистными немецко-фашистскими разбойниками..."

Проводить друзей-гвардейцев пришли многие горожане. На станции состоялся короткий митинг.

- Дорогие гвардейцы! - говорил в своем выступлении секретарь обкома партии тов. Гусаров. - Ваше пребывание у нас, ваши встречи с трудящимися, начавшееся в нашем городе соревнование за право получить ваше Знамя - все это помогло нам резко увеличить выпуск продукции для фронта. Спасибо вам за эту помощь-Руководитель областной партийной организации пожелал личному составу полка успехов в боевой службе и призвал общими усилиями приблизить день радостной встречи после победы над гитлеровскими захватчиками.

...Поезд давно отошел от вокзала. Провожавшие и город скрылись в морозной дымке. Летчики, техники и механики полны были впечатлений о теплых проводах, о дружеских встречах с рабочими заводов, шахт, фабрик.

В конце января 1942 года гвардейцы возвратились на один из подмосковных аэродромов. Из штаба ВВС сообщили, что 2 февраля полку будут вручать в Кремле орден Ленина, а на аэродроме - Гвардейское Знамя.

С волнением вошли гвардейцы в светлое здание Большого Кремлевского дворца. Здесь несколько лет назад получали высокие правительственные награды питомцы полка Сергей Иванович Грицевец, Анатолий Константинович Серов, Валерий Павлович Чкалов. Сегодня "всесоюзный староста" Михаил Иванович Калинин вручит боевые награды преемникам боевой славы героев. Мелодично зазвонили кремлевские куранты. В зал вошел М. И. Калинин. Гвардейцы в едином порыве поднялись, отдавая дань уважения старейшему большевику, соратнику Ленина. Председатель Президиума Верховного Совета СССР по-отечески добро улыбнулся и негромко, будто старым знакомым, сказал:

- Садитесь, товарищи!..

Вручив представителям полка - подполковнику Юдакову, батальонному комиссару Зотову и сержанту Свердлову - орден Ленина, Михаил Иванович от имени Родины поздравил гвардейцев с высокой наградой:

- Пусть она вдохновит вас на новые подвиги во имя свободы и независимости родного Отечества...

Командир полка горячо поблагодарил партию и правительство за высокую награду и заверил, что гвардейцы в предстоящих боях оправдают доверие народа.

Затем началось вручение боевых наград особо отличившимся гвардейцам. Один за другим подходили они к Председателю Президиума Верховного Совета СССР, получали ордена, слушали теплые поздравления Михаила Ивановича, ощущали пожатие его руки. И каждый клялся до последнего дыхания быть верным матери-Родине.

После вручения наград завязалась задушевная беседа. М. И. Калинин интересовался и тем, как принимали гвардейцев уральцы, и какие самолеты получили, и что думает сделать командир полка, чтобы полк побеждал врага с наименьшими для себя потерями...

В этот же день на аэродром приехал член Военного совета фронта. Гвардейцы ожидали его в строю. В морозном воздухе прозвучал короткий рапорт командира полка подполковника Юдакова:

- Товарищ член Военного совета! Первый гвардейский Краснознаменный, ордена Ленина истребительный авиационный полк для торжественного приема Гвардейского Знамени построен!

Член Военного совета передал Знамя командиру полка. На замерших в строю гвардейцев с алого полотнища смотрел Владимир Ильич Ленин.

Подполковник Юдаков и батальонный комиссар Зотов, а за ними все гвардейцы опустились на колено. Поцеловав край полотнища, командир произнес слова клятвы:

- Партия наша! Родина любимая! Мы клянемся вам...

- Мы клянемся!.. - повторяли гвардейцы.

- Мы клянемся своим Гвардейским Знаменем, своей гвардейской честью, что, пока видят наши глаза, пока бьются наши сердца, пока наши руки держат оружие, будем беспощадно истреблять гитлеровских захватчиков...

- Мы клянемся тебе. Родина-мать, что не будет в наших рядах трусов и малодушных, что будем беречь наше Знамя как символ воинской доблести и упорства в боях, как символ нашей сыновней верности тебе, любимая Родина...

- Мы клянемся пронести Гвардейское Знамя сквозь огонь войны к полной победе над врагом...

На торжественный вечер по случаю вручения полку ордена Ленина и Гвардейского Знамени к авиаторам пришли гости -

представители общественных организаций города, артисты столичных театров. Праздник закончился лишь к утру.

Командование Военно-воздушных сил предоставило полку возможность совершенствовать летную подготовку и организацию технического обслуживания машин. В нелетную погоду проводилась наземная подготовка. После занятий майоры Федотов и Тормозов, капитан Петров рассказывали молодым летчикам о своем боевом опыте, анализировали проведенные воздушные бои. Направляясь в летное училище, куда получил назначение, в полк по пути заехал бывший комиссар эскадрильи Герой Советского Союза Дудин.

Как бывший однополчанин, он рассказал молодежи о боях под Москвой, о подвигах воспитанников полка. Эти беседы вызвали у молодых летчиков еще большую гордость за свой полк, глубокое уважение к его славным традициям, помогли глубже понять важность повседневных тренировок на земле, крепкой дисциплины, отличного знания техники.

В благоприятную погоду летный состав совершенствовал технику пилотирования "харрикейнов", навыки стрельбы по воздушным и наземным целям, вел учебные бои, отрабатывал боевые порядки. К сожалению, планомерная учеба в воздухе на первых порах нарушалась. Английские истребители были далеко не так надежны, как советские самолеты. Особенно часто капризничали моторы. В первый же летный день в воздухе оборвался главный шатун двигателя в самолете, пилотируемом младшим лейтенантом И. Новиковым. Машина загорелась. Летчик после нескольких неудачных попыток погасить огонь вынужден был покинуть самолет. Причина обрыва шатуна так и осталась загадкой. Младший лейтенант заверил, что он точно выполнял все правила эксплуатации двигателя. И все же авария произошла.

Технический состав настойчиво искал пути повышения надежности работы материальной части в воздухе. Усилили контроль за качеством подготовки двигателей на земле. Летчики еще и еще раз проштудировали правила эксплуатации английских самолетов. Но полной гарантии от капризов "харрикейнов" добиться так и не удалось. Нет-нет да и проявит английская "новинка" в полете свой строптивый характер.

В день 24-й годовщины Красной Армии и Военно-Морского Флота командир полка подвел итоги социалистического соревнования между эскадрильями. Переходящее Красное Знамя городского комитета Коммунистической партии и исполкома Совета депутатов трудящихся было вручено 2-й эскадрилье.

В письме друзьям-уральцам, подписанном командиром

эскадрильи капитаном Петровым, военкомом старшим политруком Саватеевым, воентехником 1 ранга Голубевым и летчиком младшим лейтенантом Новиковым, гвардейцы сообщали:

"После вручения Вами переходящего Красного Знамени нашему полку мы включились в борьбу за право получения этого Знамени, зовущего в бой к новым победам во имя нашей матери-Родины. Личный состав подразделения не жалел сил, чтобы выполнить задачи, поставленные командованием полка, и Ваш наказ. Принимая это Знамя, завоеванное нами в соревновании, мы поклялись победно пронести его через все боевые испытания, с честью выполнять каждую боевую задачу в ходе борьбы с гитлеровскими людоедами".

Для многих гвардейцев день 23 февраля 1942 года стал двойным праздником. В полк пришло сообщение о присвоении группе летчиков очередных воинских званий, а всему техническому составу - новых званий, введенных в соответствии с приказом Народного Комиссара обороны СССР от 22 января 1942 года: "техник-лейтенант", "старший техник-лейтенант", "инженер-капитан", "инженер-майор".

В начале марта истек срок, предоставленный полку для дополнительной подготовки. Пришел приказ: перебазироваться на прифронтовой аэродром. Снова боевая страда пришла на смену учебным будням.

На Калининском фронте

Командование фронта получило данные о том, что гитлеровцы сосредоточивают в районе Чертолино значительную группу войск. Было решено нанести по ним мощный бомбоштурмовой удар. Выполнение этой задачи возложили на штурмовой полк, на аэродроме которого приземлились гвардейцы-истребители. Прикрывать штурмовиков поручили 2-й эскадрилье. К полету готовились с волнением. Для многих молодых гвардейцев это было первое боевое крещение. Истребители заблаговременно договорились со штурмовиками о плане совместных действий с момента взлета и сбора до возвращения на аэродром, уточнили боевой порядок на маршруте и над целью. Командир эскадрильи капитан Петров детально проинструктировал командиров звеньев - лейтенантов Молодчинина и Московенко.

Первыми взлетели штурмовики. Восьмерка "харрикейнов" поднялась сразу за "илами". В общем боевом порядке группа взяла курс на Чертолино. Вскоре в район Ржева улетели эскадрильи, возглавляемые майорами Тормозовым и Антоновым.

На подходе к цели две группы "мессершмиттов" попытались

атаковать штурмовиков. Гвардейцы-истребители своевременно заметили врага и отрезали "мессершмиттам" путь к "илам". Завязался воздушный бой. Гитлеровцы дополнительно вызвали на помощь восьмерку "мессеров". Силы стали неравными. Против каждого краснозвездного истребителя было две, а то и три вражеские машины. Отбиваясь от двух "Ме-110", лейтенант Московенко заметил, что в хвост идущего справа "харрикейна" зашел вражеский истребитель.

- Смотри в хвосте! Противник сзади! - передал лейтенант по радио.

Но в эфире стоял такой треск и шум, что летчик не услышал предупреждения. Тогда Московенко энергичным разворотом оторвался сам, атаковал "мессершмитт", висевший в хвосте "харрикейна". Длинная очередь из всех пулеметов попала точно в цель. Из левого крыла вражеской машины потянулась белая лента. "Мессершмитт" перешел в штопор. Московенко знал о том, что гитлеровцы иногда имитируют падение, чтобы уйти от опасности. Поэтому он ввел свой самолет в пике, догнал штопорящий "Ме-110" и стрелял по нему до тех пор, пока враг не взорвался от удара о землю.

Преследование длилось несколько секунд. Но и этого промежутка времени оказалось достаточно для того, чтобы "харрикейн" на пикировании растерял весь запас высоты. Чтобы не удариться о деревья, Московенко энергичным движением взял ручку управления на себя. Истребитель медленно, словно нехотя, начал выходить из пикирования. Но земля почему-то продолжала надвигаться на самолет. Тогда Московенко еще сильнее потянул ручку на себя. В глазах потемнело. Мозг пронзила мысль: "Не успею!..".

Тяжело пришлось лейтенантам Ганчикову и Рыбалкину. Шесть "мессершмиттов" стремились зажать их истребители в клещи. Через несколько минут их осталось пять. Каждый "харрикейн" получил немало пробоин. Лейтенанты на каждую атаку врага отвечали контратакой. Им удалось сбить еще один "мессершмитт". Остальные стали осторожнее. Отражая атаку двух "Ме-110", удачной очередью сбил врага и Молодчинин. Противник начал "выдыхаться". Его атаки стали менее яростными. Штурмовики же, выполнив свою задачу, легли на обратный курс. Вскоре "илы" и сопровождавшие их "харрикейны" произвели посадку. Не вернулся на аэродром лишь Московенко.

Братья Василий и Яков Черновы, обслуживавшие самолет Московенко, с тревогой всматривались в небо. Они не хотели верить и не верили, что их командир погиб, и, напряженно вслушиваясь в каждый звук, ждали его возвращения.

- Летит! Слышишь, над лесом гудит?! - первым радостно закричал Яков, обращаясь к брату, стоявшему рядом. Все, кто был на аэродроме, увидели приближающийся истребитель. Он летел словно нехотя, из последних сил. Казалось, самолет вот-вот свалится на крыло и упадет. Но "харрикейн" благополучно приземлился. Летчик даже зарулил его на стоянку. Черновы бросились к кабине и замерли, широко раскрыв глаза.

- Помогите!.. - чуть слышно попросил летчик. Механик и моторист, бережно поддерживая Московенко, помогли ему выбраться из кабины. Лицо и бедро летчика были в крови. Фонарь кабины разбит. Рули глубины и направления повреждены. В плоскостях и фюзеляже машины зияло много пробоин.

- Как же вы только долетели?

- Как видите, долетел. А вот как вы самолет отремонтируете?

- За самолет не беспокойтесь, товарищ лейтенант: как новый будет! заверили братья Черновы. - Только бы вы были здоровы!

- Приступайте к ремонту, - распорядился летчик. - Остальное обойдется.

К самолету Московенко подъехали командир и комиссар полка. Взглянув на летчика, подполковник Юдаков коротко приказал:

- Немедленно в госпиталь!

- Разрешите после войны лечь?! - взмолился Московенко. - Рана пустяковая, в полку заживет быстро. А там я лишь закисну. Очень прошу - не отправляйте в госпиталь.

- Если врач согласится - будет по-вашему, - смягчился командир полка, с гордостью взглянув на лейтенанта.

После рабочего дня, когда были получены полные данные о результатах полета, комиссары эскадрильи Шабунин, Дранко и Саватеев собрали всех свободных летчиков и механиков, рассказали им об обстановке на фронте.

Особое внимание политработники уделили передовой роли коммунистов и комсомольцев, подвигам советских авиаторов, в частности летчиков полка в последнем полете, их взаимовыручке в бою, стремлению поддержать и умножить традиции полка.

Не забывали летчики и авиаспециалисты полка и о своих боевых друзьях, находившихся на излечении. Одних они навещали в санчасти, с другими, которые находились в тыловых госпиталях, вели переписку, держали их в курсе всех событий. Точно так же регулярно сослуживцы навещали и Московенко, оставленного в санчасти. Как-то в одно из таких посещений зашел разговор о трудностях эксплуатации английских истребителей. Как ни старался технический состав при подготовке самолетов к полетам, английские истребители - иногда как бы испытывали

крепость нервов летчиков и техников. Так, на самолете лейтенанта Забегайло рассыпался главный шатун. И произошло это ЧП опять в воздухе. Летчик вынужден был выпрыгивать из горящего самолета. Из-за отказа двигателя произвели вынужденную посадку Пантюхов и Мотылёв.

- Вообще, "харитоши" плохо служат Советской России, полушутя-полусерьезно говорил Молодчинин. - На дворе весна, а им все холодно...

- Скорее бы перейти на наши самолеты! - мечтательно вставил лейтенант Гребенёв.

- Скоро перейдем, - уверенно, будто это от его воли зависело, сказал старший политрук Шабунин. И как бы обосновывая свою уверенность в сказанном, добавил: - Эвакуированные заводы уже дают новые машины.

- Поправляйся скорее, Вася, - положив руку на плечо Московенко, сказал Молодчинин. - Пожалуй, как раз успеешь к новым самолетам.

В разгар беседы в палату зашел врач и передал раненому письмо. Московенко распечатал его и чуть дрогнувшими пальцами вынул из конверта вчетверо сложенный тетрадный лист.

- Из дому... Батя пишет...

- Читай, а мы пойдем покурим.

Летчики пошли к двери, и вдруг Московенко застонал. Все мгновенно повернулись к товарищу. Лейтенант лежал с закрытыми глазами. Рука так сильно сжала письмо, что побелели пальцы.

- Что с тобой, Вася? - спросил Молодчинин.

- Плохо, Леша... Плохо. Брат погиб. Сволочи!.. Убили... Встану - отомщу за всех!..

Семь братьев Московенко сражались на фронте против гитлеровских захватчиков. И уже трое из них погибли. А конца войны еще и не видно.

Долго в этот вечер просидели у кровати Московенко его боевые друзья. Он рассказывал им о своей жизни и впервые подробно сообщил о своей оплошности в последнем полете:

- Сам виноват... Увлекся атакой. На малой высоте стал резко выводить самолет из пикирования - и потерял сознание. Когда пришел в себя, самолет находился в наборе. В это время "мессер" ударил по мне снизу. Хорошо, что пришли на помощь летчики эскадрильи Тормозова и отбили атаку еще двух "Ме-110". А то пришлось бы совсем плохо: ранен, рули поворота не работали. Но кое-как все же добрался до аэродрома. Теперь бы скорее встать! За все расплачусь с врагами! За все!..

В конце марта лейтенант Московенко был снова в строю. Братья Черновы капитально отремонтировали его самолет, проверили каждый узел, каждый винтик. Командир звена снова повел своих подчиненных в бой. Он дрался теперь еще злее, но более расчетливо. Выполнив одно задание, тут же просил другое. Однако вылетать доводилось все реже: весеннее солнце растопило снег, аэродром раскис. Стартовать можно было лишь ранним утром, а с первыми лучами солнца, пока земля не оттаяла, надо было уже торопиться на посадку.

Гитлеровцы воспользовались тем, что днем истребители не могли быстро взлетать даже по тревоге. 26 марта три "Ю-88" произвели первый налет на аэродром. Их отогнали. А через день аэродром атаковало сразу десять бомбардировщиков. Звено лейтенанта Мотылёва, находившееся в воздухе, пошло в атаку на первую пятерку "Ю-88" и не допустило их к цели. Но вторая пятерка "юнкерсов" сбросила фугасные и зажигательные бомбы на опушку леса, где стояли "харрикейны". Пять самолетов сгорели, восемь были повреждены осколками. Пострадал и технический состав полка: техник звена А. Ф. Ветчинников был тяжело ранен, а техник-лейтенант В. С. Михайлов убит.

Теперь боевые задания приходилось выполнять меньшим количеством самолетов: когда надо было поднять в воздух десять-двенадцать машин, в группу включалось лишь шесть-восемь истребителей. Так было и 31 марта, когда потребовалось надежно прикрыть район Селижарово - Кувшинково, где скопилось несколько наших эшелонов с войсками и боевой техникой.

В заданное время шесть "харрикейнов", возглавляемые машиной, которую вел Герой Советского Союза старший лейтенант Мигунов, поднялись в воздух. Через час на аэродром возвратилось только пять истребителей.

- Только мы прилетели в заданный район, - докладывал командиру полка лейтенант Мотылёв, - как показалась группа "юнкерсов" под прикрытием восьми двухмоторных "мессершмиттов". Вступили в бой.

Мигунов с первой же атаки зажег ведущий бомбардировщик. Я со своим звеном вступил в бой с "мессершмиттами", а потом пошел на помощь Мигунову. Удалось сбить еще трех бомбардировщиков, но остальные упрямо лезли к цели. А "мессершмитты" непрерывно атаковали нас. В это время подошли два звена "яков" соседнего полка. Вместе с ними мы преградили врагу путь к цели. В конце боя, когда, казалось, опасность уже миновала, самолет Мигунова вдруг вспыхнул и камнем упал в районе Будово. Видно, опять оборвался шатун.

Василия Васильевича Мигунова похоронили у деревни

Будово, Ново-Торжского района, Калининской области. На обелиске боевые друзья написали: "В. В. Мигунов, Герой Советского Союза. Отдал свою прекрасную жизнь за честь, свободу и независимость Родины. Вечная память Герою!".

После похорон майор Тормозов зашел в землянку, где жили летчики, и, разобрав вещи Мигунова, увидел конверт, в котором лежала фотография его сына Владлена. На обратной стороне фотокарточки было написано:

Я в трудное время
Исполню свой долг до конца.
Тебе не придется краснеть,
Вспоминая отца.

- Да, тебе, Владлен, не придется краснеть за отца. Будь достоин его памяти, - прочитав стихотворение, сказал Тормозов, как будто Владлен Мигунов стоял сейчас перед ним.

Гибель Василия Мигунова, любимца полка, тяжело переживал весь личный состав. Люди все чаще стали задумываться о судьбе детей, отцы которых погибли на фронте. И как раз в это время газета "Комсомольская правда" напечатала патриотическое письмо моряка Безносикова "Я приму его, как родного", в котором говорилось об усыновлении моряком ребенка, потерявшего на войне родителей. Комсомольское бюро полка, возглавляемое сержантом Сабуровым, обсудило это письмо и решило на свои средства купить и послать в один из детских домов к 1 Мая подарки, поддержать почин моряка Безносикова. Через неделю комсомольцы внесли в фонд помощи осиротевшим детям 20000 рублей. Комсомолец старшина А. Кириченко первым в полку усыновил ребенка, осиротевшего в грозные годы войны.

После перебазирования на новый аэродром личный состав полка отремонтировал поврежденные при налете врага истребители и снова вступил с ним в бой. За десять дней апреля гвардейцы провели пятнадцать воздушных боев и уничтожили над Ржевом 15 самолетов противника. Особенно отличилось в этот период звено лейтенанта Мотылёва: его боевой счет увеличился на четыре "мессершмитта". А 26 апреля, сопровождая "Пе-2" в район Зубцово, летчики этого звена сбили еще два "мессершмитта". Правда, дорого обошлась очередная победа. Защищая "Пе-2" от истребителей врага, погиб Владимир Иванович Мотылёв. Товарищей он выручил ценой собственной жизни.

Снова на волоске от смерти оказался лейтенант Московенко. Его "харрикейн" загорелся. Летчик был тяжело ранен и с трудом совершил посадку в расположении наших наземных войск. Санитарный самолет доставил его с поля боя в госпиталь в Калинин почти в безнадежном состоянии, с пятью ранами. Около

месяца боролись врачи за жизнь летчика. Особенно страшна была своими последствиями начавшаяся гангрена. Врачи хотели ампутировать ногу, но Московенко наотрез отказался:

- Как же я буду без ноги воевать?! Ведь я еще не расплатился с фашистами за гибель братьев, за свои раны и страдания людей!..

Врачи отложили ампутацию. Поистине героическими их усилиями была побеждена и гангрена. Нога стала заживать. Об этих трудных днях своей жизни Московенко написал боевым товарищам из Казани. Его письмо под заголовком "Воля побеждает смерть" члены комсомольского бюро переписали на бланк "Боевого листка" и вывесили в летной столовой. Гвардейцы эскадрильи капитана Петрова ответили Московенко коллективным письмом: сообщили боевому товарищу о всех новостях в полку, порадовали его своими успехами в боях.

"Нам командование оказало большую честь, поручив прикрывать войска в районе Великих Лук. На площадке Торопа командир рассказал о героизме летчиков Дудина, Муравицкого, Попова, Тормозова и других товарищей, которые воевали в 1941 году в этом районе. Мы с радостью сообщаем тебе, что капитан Петров сбил севернее Духовщины транспортный самолет "Ю-52", в котором находилось до двадцати фашистских офицеров. Все они вместе с самолетом на нашей земле нашли себе могилу.

А еще сообщаем, что на майские праздники приезжали к нам гости с Урала - рабочие. Они привезли нам подарки, а главное - заверили нас, что в ближайшее время получим новые боевые самолеты, получше, чем у немцев. Так что ты, Вася, поправляйся быстрее. Вместе "оседлаем горячего коня".

Первомайские праздники прошли хорошо. А Тощев и Полеоха отметили этот день лучше всех - сбили по "Ю-88". Командующий наградил их ценными подарками..."

Май 1942 года был знаменательным для всей советской авиации и, конечно, для 1-го гвардейского полка. В соответствии с приказом Народного Комиссара обороны СССР от 6 мая на Калининском фронте была создана 3-я воздушная армия. Ее командующим назначен Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации М. М. Громов. В состав армии вошла и 209-я истребительная авиадивизия, составной частью которой был 1-й гвардейский полк. Командира дивизии полковника С. И. Руденко назначили командующим 16-й воздушной армией. А командиром дивизии прибыл полковник В. М. Забалуев. Несколько позднее сформировался 2-й истребительный авиационный корпус Резерва Верховного Главного Командования, в состав которого вошла и 209-я дивизия. Командовать корпусом поручили генерал-майору

А. С. Благовещенскому.

Штат полка теперь увеличился. Три его эскадрильи включали в себя, как и прежде, по три звена, но теперь вместо трех самолетов каждое звено состояло из четырех машин.

Такая реорганизация Военно-воздушных сил стала возможной благодаря тому, что авиационная промышленность значительно увеличила к весне 1942 года производство самолетов. Новые машины обладали отличными боевыми качествами. Перестраивался и боевой порядок. Основой его становилась пара и четверка самолетов.

Гвардейцы с нетерпением ждали приказа о переходе на новые штаты и особенно жаждали поскорее получить новые советские истребители, избавиться от "харрикейнов", полеты на которых не проходили без сюрпризов. Особенно памятен случай на самолете лейтенанта Ганчикова.

Для прикрытия группы штурмовиков, действовавших в районе города Белый, командир полка послал лучших летчиков - лейтенантов Молодчинина, Ганчикова и Забегайло. Возглавил звено заместитель командира эскадрильи капитан Волошин. Инженер полка лично руководил подготовкой "харрикейнов" к этому вылету. Техники сделали все от них зависящее, чтобы материальная часть работала в воздухе безотказно. Однако через несколько минут после вылета лейтенант Ганчиков возвратился на аэродром.

- Температурит двигатель, не додает обороты, - объяснил он майору Петрову.

- Не может этого быть, - вступил в разговор подошедший инженер эскадрильи Голубев. - Мы все тщательно проверили. Я сам сейчас опробовал мотор на земле и лично убедился, что он работает нормально...

Слова инженера встревожили командира эскадрильи: "Неужели Ганчиков струсил? Такого никогда еще в полку не было". Приказав летчику остаться на стоянке, майор Петров направился на командный пункт полка. Здесь он поделился своими сомнениями с командиром полка, его заместителем майором Федотовым и начальником штаба. После рассказа Петрова наступило тягостное молчание. Его нарушил подполковник Юда-ков:

- Среди гвардейцев трусов не было. Ганчиков - хороший, смелый летчик. Я ему верю. Нет оснований не верить и инженеру эскадрильи. Мы обязаны установить истину. Давайте немедленно проверим работу мотора в воздухе. Сделаете это вы, товарищ Петров, лично.

Командир эскадрильи и заместитель командира полка молча

вышли из землянки и направились к "харрикейну" Ганчикова. Лейтенант, опустив голову, сидел далеко от самолета. Он даже не слышал, когда его окликнул Петров. Лишь после того как Петров обратился к Ганчикову, летчик поднялся и подошел к командиру эскадрильи. Еще раз доложил о ненормальностях в работе двигателя, замеченных им в полете.

- Сейчас я опробую мотор, - сказал Федотов и поднялся в кабину. Запустился мотор сразу. Майор Федотов пробовал его на всех режимах и никаких отклонений не установил. С побледневшим от гнева лицом заместитель командира полка выпрыгнул из кабины истребителя, молча прошел мимо Ганчикова и обратился к командиру эскадрильи:

- Давай лети! Хотя, кажется, можно уже обойтись и без этой проверки.

И вот майор Петров в воздухе. Находящиеся на стоянке летчики и техники напряженно вслушиваются в работу двигателя.

- Бодро работает, без перебоев, - сказал кто-то из техников.

В это же мгновение от самолета, летевшего над лесом на высоте 50-70 метров, донесся резкий звук, будто сразу оборвались сотни натянутых струн, и - почти мертвая тишина. Через секунду "харрикейн" упал на деревья.

Санитарная машина со старшим врачом полка Малашиным, майором Федотовым и двумя техниками помчалась к месту падения самолета. Искалеченный "харрикейн" лежал между деревьями на смятом правом крыле. Летчик сидел в кабине. По его лбу текла струйка крови. Летные очки были разбиты, осколки стекла впились в лицо. Майор Федотов помог Петрову выбраться из кабины. В дороге Петров начал бредить, но в санчасти пришел в себя. Однако, сколько его ни просили рассказать, что произошло, вспомнить он не мог. В госпитале Петров снова потерял сознание. Пришел в себя только через трое суток. Только тогда он смог рассказать, что произошло с самолетом в полете. А произошло то, что часто случалось - отрыв шатуна в моторе. При аварии самолета майору перебило второй и третий шейные позвонки. Вот какой ценой была восстановлена честь лейтенанта Ганчикова...

Лишь в конце мая 1942 года полк получил долгожданный приказ - отправить группу летчиков и техников на тыловой аэродром, чтобы принять новые советские самолеты "Як-1". Возглавил группу командир полка подполковник А. Юдаков.

С восторгом смотрели гвардейцы на длинный ряд новеньких истребителей, стоявших на тыловом аэродроме.

- Вот это красавцы! - восхищался лейтенант Забегайло.

Будто специально демонстрируя возможности советского

истребителя, летчики на "яках" начали групповой пилотаж.

Едва четверка "яков" приземлилась, гвардейцы поспешили на их стоянку. Огрубевшими пальцами они гладили полированные крылья и фюзеляжи истребителей. Лейтенант Забегайло получил разрешение осмотреть кабину и через минуту уже "хозяйничал" в ней: пробовал педали и ручку управления, расспрашивал о том, как ведет себя самолет в воздухе, на что способен в бою. Ответы не могли не вызвать огромной радости: "Як-1" способен развить скорость до 580 километров в час, имеет мощное стрелковое и реактивное оружие, легок в управлении, надежен.

Гвардейцы с жадностью осваивали новый самолет. Командиру не раз приходилось использовать свою власть, чтобы заставить людей уйти на отдых. Программу переучивания выполнили досрочно. В конце июня летчики полка уже самостоятельно на новых самолетах приземлились на одном из аэродромов Калининского фронта.

В первых же боях на "яках" летчики-гвардейцы одержали шесть побед. Эти победы были тем более знаменательны, что достигались при численном превосходстве противника. И все же командир полка не был удовлетворен результатами боевой деятельности подчиненных ему летчиков. Не все правильно использовали большие возможности нового самолета. Некоторые командиры звеньев не всегда учитывали изменения в тактике немецкой авиации, особенно после того как враг создал группы "свободных охотников". Входившие в эти группы фашистские асы с утра до вечера рыскали над линией фронта. Они залетали даже в наш тыл, подстерегали одиночные советские самолеты. Внезапно атакуя такие машины из-за облаков, со стороны солнца, враг одерживал легкие победы.

Жертвой "охотников" 8 июля стал заместитель командира эскадрильи капитан В. Тощев. Прикрывая в этот день штурмовиков, группа "яков", возглавляемая капитаном, успешно провела бой с двенадцатью "мессершмиттами". Тощев в пылу схватки оказался вне группы. На аэродром летел один. Совершенно неожиданно был атакован тремя вражескими "охотниками" и сбит. Чтобы предупредить такие потери, подполковник Юдаков, посоветовавшись с батальонным комиссаром Зотовым и начальником штаба подполковником Киселевым, решил провести специальную конференцию летчиков и в ходе ее обменяться опытом первых боевых вылетов на самолетах "Як-1". В докладе командира полка и в выступлениях капитана Волошина, старшего лейтенанта Жуйкова, лейтенанта Забегайло были проанализированы действия групп и отдельных летчиков в боях с бомбардировщиками и истребителями

противника.

На основе этого анализа летчики пришли к выводу о целесообразности сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков двумя группами: группой непосредственного прикрытия и ударной. При этом летчики ударной группы обязаны не только следить за противником, связывать его боем, но и не терять из виду прикрываемые самолеты, чтобы при необходимости вовремя помочь им. На своем опыте и опыте других частей, вооруженных "яками", гвардейцы решили в дальнейшем больше вести воздушные бои на вертикальном маневре и, по возможности, на выгодной для "яка" высоте - 2000-3000 метров. Всем летчикам рекомендовалось не выходить из боя без команды ведущего.

В случае вынужденного отрыва от группы летчику наиболее целесообразно направиться в условный район сбора. Но прежде всего - бдительность, бдительность и еще раз бдительность! Конференция подчеркнула необходимость использовать каждую возможность для совершенствования своих знаний и навыков. В частности, при наличии горючего в баках предлагалось после успешного выполнения боевого задания шлифовать в районе своего аэродрома индивидуальную и групповую технику пилотирования.

Почти каждый вылет и каждый бой чем-то обогащали летчиков. Поэтому командир полка предложил всему командному составу и особенно работникам штаба внимательно анализировать каждый боевой вылет, сразу улавливать новое, прогрессивное и делать его достоянием всех летчиков.

Необычное пополнение пришло в полк в середине июня - 12 девушек, добровольно вступивших в ряды Красной Армии. Личный состав встретил их по-товарищески тепло, сердечно.

Большинство девушек попросили разрешения взять на себя уход за оружием истребителей. Командир полка против этого не возражал. Для девушек начались дни напряженной учебы. Трудно было им привыкать к воинскому распорядку, к суровой фронтовой обстановке. Техники и механики понимали это и обучали новых вооруженцев сложной специальности терпеливо, охотно передавали им свой боевой опыт.

Не сразу девушки стали хорошими специалистами нового для них дела. Первое время не всегда точно соблюдали инструкции; сказывался и недостаток опыта. А порой чувство ложного самолюбия удерживало их от того, чтобы лишний раз обратиться за помощью к опытным механикам. И как результат этого несколько отказов оружия в воздухе. По совету командира и комиссара полка комсомольская организация помимо проведения

обычных технических разборов обсудила на своем собрании причины неполадок в работе. Решили организовать между оружейниками соревнование за безотказную работу техники. На самолетной стоянке установили специальный щит. На нем после каждого вылета оценивалась работа оружия и тех, кто это оружие готовил к полетам. Не отказывало оружие - красная отметка, были неприятности - черная. Техники звеньев усилили контроль за качеством подготовки вооружения к бою. С каждым днем количество черных отметок на доске стало уменьшаться, а вскоре они совсем исчезли. Не последнюю роль в этом сыграли инженер по вооружению Борисов, авиационные специалисты Арцыбашев, Ширяев, Пупков, Рязанцев. Их умение безупречно готовить оружие к бою стало достоянием всех двенадцати новых членов полка.

Летом 1942 года, когда гитлеровцы, устремившись на юг нашей страны, рвались к берегам Волги, войска Калининского и Западного фронтов перешли в наступление на ржевско-сычовском направлении. Ежедневно в штаб полка стало поступать столько заявок прикрыть наземные войска, сопровождать штурмовики и бомбардировщики, провести воздушную разведку, что иногда просто не хватало самолетов, чтобы выполнить каждую заявку. Приходилось поэтому, как и в самые трудные месяцы 1941 года, посылать порой на задания группы меньшего состава, чем этого требовала обстановка. Гвардейцы понимали вынужденность таких решений и стремились решить задачу так, будто она выполнялась полными силами. Каждый дрался за двоих и троих, смело вступал в бой, какое бы численное превосходство ни имел враг. Показателен в этом отношении бой 5 августа, проведенный летчиками Клименко, Забегайло, Ищенко, Тихоновым и Дмитренко.

Прикрывая войска в районе Ржева, гвардейцы обнаружили тринадцать "Ю-88" под прикрытием шести "Ме-109". Бомбардировщики шли на высоте 400 метров, в боевом порядке "колонна звеньев". Гитлеровцы пытались пройти к цели незаметно, прикрываясь нижней кромкой облаков. Но это фашистам не удалось. Командир звена Забегайло, летчики Ищенко и Клименко стремительно атаковали врага снизу сбоку. Огонь был точен. Ведущий бомбардировщик загорелся и, не успев сбросить бомбы, взорвался. Вспыхнули факелами и два ведомых "юнкерса", которых атаковали Ищенко и Клименко.

Смело и искусно действовал в этом бою лейтенант Тихонов. Уничтожив один бомбардировщик, он на выходе из атаки заметил еще три "Ю-88". "Юнкерсы" выскочили из-за облаков как раз в районе действий гвардейцев. Снарядов на истребителе уже не

было. Отважный летчик не мог допустить, чтобы враг спокойно сбросил бомбы на цель. Не теряя ни секунды, Тихонов пошел в атаку. Она была такой яростной, что "юнкерсы" отвернули от цели.

Лейтенант произвел посадку на ближайшем аэродроме, когда в баках уже не было горючего. Заправив самолет и пополнив боезапас, Тихонов взлетел снова и взял курс на свой аэродром.

Победоносно закончили этот день и лейтенанты Молодчинин, Пересада и Косенко. В актив полка прибавилось еще семь сбитых самолетов противника.

После каждого боевого вылета на стоянке самолетов и в столовой появлялись боевые листки-"молнии". В них рассказывалось о героизме и мужестве гвардейцев. Наиболее часто упоминалось в "молниях" имя командира звена старшего лейтенанта Забегайло. Только за август он 70 раз вылетал на задания, участвовал в 14 воздушных боях, в которых девять неприятельских самолетов сбил лично и два в составе группы. Забегайло первым в полку стал брать на истребитель осколочные бомбы для бомбардировки фашистских переправ, зенитных точек и автоколонн. Он всегда стремился разнообразить тактику действий в зависимости от меняющейся обстановки в воздухе.

- Чтобы победить врага, - любил говорить командир звена, - нужно искать и находить его, применять в бою такие приемы, которые для противника были бы неожиданными.

Не раз после боевого дня Забегайло вместе с летчиками вычерчивал десятки схем воздушного боя, спорил, пытливо искал, как полнее использовать богатейшие возможности самолета для победы над гитлеровскими воздушными пиратами. Каждый вылет Забегайло был для молодых летчиков примером подлинного героизма и боевого мастерства. Особенно ярко проявились высокие морально-боевые качества Забегайло 31 августа 1942 года, когда возглавляемое им звено прикрывало с воздуха наши танки в районе Зубцово. Группа самолетов "Як-1", ведомая Забегайло, свела на нет атаки четырех групп бомбардировщиков противника. Старший лейтенант лично сбил два самолета врага и помог своим ведомым уничтожить еще шесть фашистских самолетов. За этот бой командующий Калининским фронтом 4 сентября 1942 года наградил старшего лейтенанта Забегайло орденом Красного Знамени. Высокую награду получил и друг Забегайло лейтенант Ищенко.

Личный состав полка, изо дня в день увеличивая счет сбитых вражеских самолетов, умножал боевые традиции родной части. Летчики дрались с врагом не щадя своих сил и самой жизни.

Как-то самолет лейтенанта Тихонова попал под перекрестный

огонь четырех "Ме-109" и получил повреждения. Однако летчик вместе с товарищами продолжал бить ненавистного врага: уничтожил один "Ме-109" и подбил другой. Прикрывая в другом бою подбитый самолет Молодчинина, лейтенант сумел отразить атаку шестерки "мессершмиттов". Одного из них сбил и этим спас жизнь командиру звена.

В воздухе и на земле личным примером учил подчиненных смелости и боевому мастерству, взаимной выручке и отваге в бою заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Гребенёв. В конце августа он во главе четверки самолетов "Як-1" вылетел прикрывать войска в районе Ржева. Гвардейцы прибыли вовремя. Несколько групп "Ю-88" уже шли к переправе. Гребенёв мгновенно оценил обстановку и вывел группу в сторону солнца. Оно слепило глаза экипажам вражеских самолетов. Это позволило советским летчикам скрытно сблизиться с бомбардировщиками. Стремительная атака завершилась блестящим успехом: Гребенёв и его ведомый сбили два "Ю-88" из головной группы. Вскоре рухнули на лес еще два вражеских бомбардировщика. Их сбили старший политрук Дранко и сержант Уваров.

За первой группой бомбардировщиков летело еще до тридцати "юнкерсов" и две четверки "мессершмиттов". Старший лейтенант, быстро оценив сложившуюся обстановку, решил вместе со своим ведомым связать боем "мессершмитты", а Дранко и Уварову приказал не допустить бомбардировщики к переправе. Ведущий был уверен, что комиссар эскадрильи Дранко, прекрасный политработник, знаток человеческих душ, умелый и храбрый воздушный боец, сумеет выполнить эту трудную задачу. Гребенёв не ошибся. Даже когда у Дранко кончились боеприпасы, он еще и еще раз бросал свой "Як-1" на строй "юнкерсов". Цель была достигнута: "юнкерсы" свернули с курса, сбросили бомбы вне цели.

Комиссара полка Зотова и комиссара эскадрильи Дранко гвардейцы любили и уважали. Идейно закаленные политработники, чуткие друзья, с которыми можно поговорить и посоветоваться по любому вопросу, в ходе боев показали себя и отличными бойцами, умелыми и отважными летчиками. Это еще больше повысило их и без того непререкаемый авторитет. С мнением, советами, указаниями, замечаниями Зотова и Дранко в полку считался каждый.

Зотов совершил за время войны около двухсот боевых вылетов.

- Моя задача в воздухе как комиссара и политработника, - говорил как-то Зотов, - заключалась кроме выполнения обычных задач летчика еще и в том, чтобы изучить поведение людей в ходе

боя, проследить, как проявляются их морально-боевые качества. В особенности меня интересовало место коммуниста в бою, его авангардная роль. Летая почти со всеми - в паре, звеном, девяткой, ведомым и ведущим, - я таким образом узнал каждого летчика лично. А летчики, видя личный пример комиссара, всегда идут в бой с еще большим рвением.

Аналогичными принципами руководствовался в ходе боевых действий и комиссар эскадрильи Дранко. Душа эскадрильи, он сам всегда образцово выполнял боевые задания. Менее чем за год службы в полку батальонный комиссар Дранко лично сбил пять бомбардировщиков и пять истребителей врага.

В середине сентября 1942 года 1-й гвардейский полк был выведен в тыл. У личного состава сразу появилось много свободного времени. На фронте "трудовой день" длился порой пятнадцать - шестнадцать часов, а здесь, на запасном аэродроме, все текущие дела и занятия занимали не более восьми девяти часов. Люди отдыхали, гуляли по лесу. Возвращаясь как-то в гарнизон, сержант Сабуров прошел по полю. Гречиха уже созрела, но ее не убирали.

"Видно, не хватает у колхозников сил. Надо помочь им, - решил комсомольский вожак, - а то ведь пропадет урожай".

Комиссар полка поддержал секретаря комсомольской организации:

- Правильно. Дело нужное. Доложу командиру, и организуем колхозникам помощь.

На следующий день на рассвете двадцать комсомольцев во главе с Сабуровым направились в деревню Поддубье. Над некоторыми крышами уже вился дымок. На колхозном дворе, у здания правления, комсомольцы увидели несколько женщин, подростков и стариков с косами и серпами. Люди сидели молча. Лишь молодая женщина, покачиваясь, тихо всхлипывала (как потом узнали ребята, в ее дом пришло тяжелое известие - на фронте погиб муж).

- Принимайте пополнение, - сдержанно сказал сержант Сабуров, пожимая руку председателю. - Решили помочь вам убрать гречиху.

Гвардейцы и колхозники направились по проселочной дороге в поле. Многие механики, особенно сержанты Мышев, Сабуров и Верзаков, оказались хорошими косарями. Не отставали от опытных колхозников рядовые Беленкова и Егорова, хотя без привычки было особенно трудно: ломило поясницу, на ладонях вздулись мозоли, пот заливал глаза. Но работа спорилась.

В обеденный перерыв завязалась беседа. Воины отвечали на вопросы колхозников, сами подробно расспрашивали тружеников

полей. Старый колхозник, поглаживая бороду, рассказал о своем сыне:

- Нынче он уничтожает фашистов на берегах Волги. В гражданскую и мне пришлось там рубиться с белоказаками. Разбили врага тогда, разобьем и сейчас!..

Сержант Сабуров рассказал колхозникам о героических подвигах своих однополчан.

- Сломаем хребет врагу, обязательно сломаем! - заверили гвардейцы хлеборобов.

После обеда снова закипела работа. К вечеру гречиха со всех шести гектаров была скошена, связана в снопы и убрана.

- Приходите еще! - приглашали колхозники, прощаясь.

Дружба летчиков с трудящимися близлежащих населенных пунктов проявлялась постоянно. Коммунисты и комсомольцы-авиаторы регулярно бывали у рабочих и колхозников, рассказывали о положении на фронтах, о лучших людях полка, помогали, чем могли, колхозникам.

В конце сентября погода стала такой скверной, что порой за весь день не удавалось выпустить в воздух ни одного самолета. В один из таких ненастных дней все летчики собрались в столовой. Неожиданно, широко распахнув дверь, вошел высокий человек с большой черной бородой, в гражданской одежде. Он молча встал у двери и, улыбаясь, стал пристально рассматривать сидевших за столиками летчиков.

- Володя!.. Живой!..

Летчики вскочили из-за столов и радостно бросились обнимать вошедшего. Это был лейтенант Владимир Полеоха, считавшийся с 17 июля без вести пропавшим. В тот день он в составе звена сопровождал "Пе-2" в район города Белый. Группа "мессершмиттов" попыталась "расправиться" с бомбардировщиками. Но гвардейцы пресекли эту попытку врага. Они навязали "мессерам" бой. Полеоха ранило в руку и ногу. Истребитель его загорелся. Однако Полеоха продолжал бой. Только после того как бомбардировщики выполнили задачу и пошли на свой аэродром, обессиленный от потери крови, обожженный, лейтенант с огромным трудом вылез из кабины и из последних сил раскрыл парашют. Приземлился он на территории, занятой противником. Ползком добрался до леса. Здесь его подобрали партизаны.

Более двух месяцев лейтенант Полеоха сражался в рядах народных мстителей. Не один десяток гитлеровских солдат и офицеров уничтожил летчик на дорогах Смоленщины. Но сердце настойчиво звало в родной полк. Командир партизанского отряда Андреев понимал состояние летчика и при первой же

возможности отправил его на Большую землю.

- И вот - я у вас, можно сказать, дома. Ну, что здесь нового? - И, не дождавшись ответа на вопрос, сам заговорил о переменах: - Что-то я не вижу...

По глазам товарищей, по их нахмуренным лицам лейтенант понял, что ни Сергея Жуйкова, ни Ивана Дахно, ни Петра Пидреза он больше никогда не увидит.

Несколькими днями раньше вернулся в родной полк и лейтенант Московенко. В такой же дождливый сентябрьский день он прямо из госпиталя приехал на стоянку самолетов и пошел вдоль нее, опираясь на палочку, к своему истребителю. Летчик уже видел себя в кабине, чувствовал на ладонях приятный холодок ручки управления. Однако командир корпуса генерал-майор авиации Благовещенский распорядился иначе: "Еще не совсем поправившегося после ранения лейтенанта Московенко немедленно отправить в санаторий. Снова допустить к полетам лишь после хорошего отдыха".

А в начале октября командир полка разрешил ему повести звено молодых летчиков отрабатывать групповую слетанность.

- Дальше пятнадцати километров от аэродрома не уходите. Все время держите связь по радио, а то при такой малой видимости и низких облаках потеряете ведомых, - предупредил подполковник Юдаков.

Провожая звено, сержант Чернов, широко улыбнувшись, сказал брату:

- Вот и снова все наше звено в боевом строю! Но случилось так, что звено в этот день на аэродром не вернулось. Лейтенант Московенко, увлекшись полетом, далеко увел звено от аэродрома. Усилившаяся облачность вынудила произвести посадку на запасном аэродроме. Нарушение дисциплины командиром звена взволновало всех. Командир полка строго наказал провинившегося. Осудило проступок Московенко и экстренно созванное комсомольское собрание.

- Я понял свою вину и исправлю ее в бою, - заверил комсомолец своих товарищей.

Октябрь 1942 года стал в полку месяцем, перемен. 9 октября Президиум Верховного Совета СССР упразднил в Красной Армии и Военно-морском Флоте институт военных комиссаров. В связи с этим всем политработникам полка были присвоены строевые звания. Бывшие комиссары, получив строевые звания, были назначены заместителями командиров по политчасти.

Тогда же получили новые назначения подполковники Юдаков и Киселев. Временно исполняющим обязанности командира полка был назначен майор Зотов, а начальником штаба стал

капитан Калинников. Убыли из полка майор Федотов, капитан Волошин и капитан Золотов. Провожая старших товарищей, гвардейцы благодарили их за безупречную службу в полку, желали каждому большого полета...

В это же время полк начал осваивать новый советский истребитель "Як-7". Эта машина могла развивать скорость до 670 километров в час. Вместе с ветеранами новую технику осваивали и молодые летчики, ставшие в строй на место погибших в боях и переведенных в другие части. В ноябре 1-й гвардейский полк был уже укомплектован полностью и вылетел на Калининский фронт.

- Это очень хорошо, - говорил молодежи майор Тормозов. - Места знакомые, ориентироваться легче. Родные места Александра Попова будем освобождать. Может, узнаем, где он погиб. Поставим ему памятник, чтобы все люди знали, как храбро и мужественно сражался с врагами верный сын русского народа, отстаивая свободу и независимость своей Родины.

В декабре войска Калининского фронта начали наступление на великолукском направлении. Летчики-гвардейцы уже в первые дни боев уничтожили несколько фашистских самолетов. Два из них сбил лейтенант Московенко. Это был его первый вклад в выполнение обещания, данного комсомольцам на собрании.

- Теперь у нас на счету пять сбитых врагов, - улыбаясь, говорил брату Яков Чернов, когда с чувством огромного удовлетворения раскрашивал на борту истребителя очередную победную звездочку.

Подошел техник звена Ветчинников. Сержант доложил ему о готовности самолета к боевому вылету. Техник остался доволен работой подчиненных: все истребители в звене находились уже в строю действующих.

- Слыхали, как наш командир сегодня загнал немецкую "раму" в землю рядом с командным пунктом командующего армией? - спросил у техника Василий Чернов. Он не мог скрыть своего восхищения.

- Не слыхал, а собственными глазами видел весь бой. Хорошо провел его лейтенант! Очень хорошо! И атака была стремительной, и огонь вел, как снайпер, - с чувством гордости за своего командира ответил техник.

- Мы тоже видели, - дружно сознались братья. - Хотели вам рассказать, а оказывается, вы знаете не хуже нас...

Вечером 10 декабря в полк прибыл новый командир - гвардии майор П. Т. Логвинов, а вместо погибшего в бою заместителя командира полка по политической части А. И. Зотова был назначен майор П. С. Лещенко. На следующий день командир полка лично повел группу истребителей на помощь войскам,

наступавшим севернее Великих Лук. При подходе к линии фронта группа встретила около двадцати "юнкерсов" и двенадцать "мессершмиттов".

- "Соколы"! "Соколы"! Бьем по большим! - скомандовал по радио майор Логвинов и первым ринулся на врага. Его примеру последовали остальные летчики.

Путь к нашим войскам врагу отрезали. "Юнкерсы" вынуждены были сбросить бомбы, не долетев до цели. Майор Логвинов, старшие лейтенанты Забегайло, Ищенко и Лаухин и молодые летчики лейтенанты Сенченко и Свиридов метким огнем из бортового оружия сбили шесть "Ю-88". Остальные "юнкерсы" покинули поле боя.

Оставшиеся дни 1942 года оказались последними для фашистской нечисти, временно оккупировавшей старинный русский город.

В первый день Нового, 1943 года войска Калининского фронта освободили Великие Луки. И гвардейцы, поздравляя друг друга с наступившим Новым годом, не без гордости говорили:

- В этом подарке Родине от войск фронта есть и наша доля!

Блокада прорвана!

Ранним утром 12 января 1943 года гвардейцы выстроились на заснеженном летном поле. Над головами воинов реяли боевые алые знамена. В морозном воздухе четко звучали слова приказа командующего Волховским фронтом о начале операции по прорыву блокады города Ленина. Свои мысли, чувства, стремления гвардейцы высказали на начавшемся тут же, на аэродроме, митинге. Бойцы и командиры клялись в предстоящих боях не уронить чести 1-й советской эскадрильи, которая базировалась на аэродроме под Ленинградом и более двенадцати лет охраняла небо над городом.

- За страдания ленинградцев, за разрушенные и сожженные в моем родном городе дома и предприятия, за то, что фашисты посягнули на колыбель Великой Октябрьской социалистической революции, - за все отомщу заклятому врагу! говорил на митинге командир звена старший лейтенант Молодчинин, выражая думы и чаяния каждого гвардейца.

Взвилась в небо ракета. Все самолеты полка поднялись в воздух. Звеньями подошли к линии фронта. Стрелковые части, танки и артиллерия Волховского фронта при поддержке десятков бомбардировщиков и штурмовиков взламывали долговременную оборону врага. Фашистская авиация пыталась остановить наступление советских войск. "Юнкерсы", "хейнкели" и "мессершмитты" подходили не только с ближайших, но и с тыловых аэродромов. В воздухе то там, то здесь завязывались

напряженные бои. Уже первая группа "яков", которую вел майор Логвинов, повстречалась в районе Синявино с четырьмя "мессершмиттами", пытавшимися помешать "илам" нанести удар по позициям гитлеровцев. Гвардейцы немедленно атаковали противника. Загорелся один "Ме-109", через минуту вспыхнул другой... Надежным прикрытием гвардейцы обеспечили штурмовикам успешное выполнение боевой задачи. Благополучно, без потерь, вышла из боя и группа Логвинова. Пока техники и механики готовили самолеты к очередному вылету, начальник штаба капитан Калинников коротко доложил командиру полка о результатах действий других групп:

- Группа капитана Ащаулова встречи с противником не имела. Штурмовики потеряли один экипаж от огня зенитной артиллерии. Группа старшего лейтенанта Молодчинина сбила один самолет противника. Командир эскадрильи старший лейтенант Забегайло, докладывая о действиях своей группы, рассказал:

- При подходе штурмовиков к цели нас атаковали "фокке-вульфы" снизу, а "мессеры" - сверху. Подбит один "Ил-2", майор Тормозов и лейтенант Пантюхов в бою с четырьмя "Ме-109" сбили по одному самолету. Летчики информируют, что некоторые группы штурмовиков не все сразу уходят от цели, а это ведет к распылению сил истребителей сопровождения. Штурмовики не всегда учитывают запас горючего на "яках".

Командир полка приказал построить летный состав. На основании своих наблюдений и доклада начальника штаба майор Логвинов дал летчикам несколько советов о том, как лучше действовать в различных условиях боевой обстановки. Детальный анализ первых полетов решили провести вечером: подходило время для очередного вылета.

Напряженные бои длились целую неделю. Летчики гвардейского полка, прикрывая войска и сопровождая бомбардировщики и штурмовики, совершили за это время сотни вылетов. Лишь очень низкая облачность и метель иной раз мешали им подняться в воздух. Именно такой была погода 22 января. Узнать, какова горизонтальная и вертикальная видимость над линией фронта, командир дивизии полковник В.М.Забалуев предложил майору Логвинову. Ведомым к нему попросился штурман полка майор Тормозов.

- Ну что же, полетим, - согласился Логвинов. Летчики полка собрались у радиоприемника и с нетерпением ждали, что передадут командир и штурман.

- Облачность сто метров, видимость километр, - сообщал Логвинов с маршрута... - Облачность сто пятьдесят метров,

видимость два километра.

После небольшой паузы в репродукторе снова зазвучал голос командира:

- Погода в районе цели: облачность триста метров, видимость до трех километров. Дымка. Группе Молодчинина по готовности вылет...

- Ну, прав я, что слетаем сегодня? Я ленинградскую погоду знаю: вырос здесь!.. - торжествующе говорил Молодчинин друзьям.

Через несколько минут тишину над аэродромом разорвал рев моторов. Это летчики группы Молодчинина готовились к старту. После взлета группа Молодчинина взяла курс на район встречи со своими "подопечными" бомбардировщиками. По возвращении с задания, которое, кстати сказать, было выполнено без потерь и точно в указанный срок, Молодчинина и его друзей поразило известие: в неравном воздушном бою погибли командир и штурман полка.

К очередным вылетам готовились молча. Боль тяжелой утраты сжимала сердца. Трижды уходили в этот день эскадрильи в воздух, настойчиво искали врага. За гибель майоров Логвинова и Тормозова фашисты заплатили пятью своими самолетами. Их уничтожили летчики Молодчинин, Сенченко, Полеоха, Ищенко и Московенко. На следующий день старший лейтенант Ищенко сбил еще один "мессершмитт", лейтенант Клименко подбил другой, а в день похорон Логвинова и Тормозова сбили по самолету Лаухин, Сенченко, Ганин и Таравков.

Особенно успешно провели гвардейцы бой с большой группой фашистских самолетов днем 27 января. Пятерка истребителей, пилотируемых Молодчининым, Лаухиным, Ганиным, Полеохой и Сенченко, летела к линии фронта. Видимость была отличная. По небу медленно плыли небольшие кучевые облака. Ярко светило солнце. Именно в сторону солнца особенно внимательно вглядывались летчики: фашисты умели довольно искусно использовать ослепительный солнечный свет во время внезапных атак. И на этот раз 15 вражеских самолетов пытались нанести гвардейцам удар именно со стороны солнца, думая поставить наших летчиков в положение ослепленных. Однако ведущий - старший лейтенант Молодчинин вовремя заметил врага и разгадал его замысел. Осмотрительность и непрерывная бдительность гвардейцев позволили им занять лучшее исходное положение для атаки. "Заговорили" пушки и пулеметы. Как-то само собой образовались три очага боя. Четыре "Ме-109" взяли в полукольцо самолет старшего лейтенанта Ганина. Фашисты были уверены в победе. Но враг просчитался. Резким маневром Ганин

ловко увел свой "як" из-под огня и, сблизившись с крайним "мессершмиттом", поджег его. В этот момент другому "мессершмитту" удалось занять выгодную позицию для стрельбы по истребителю Ганина. И плохо было бы старшему лейтенанту, не подоспей своевременно на выручку Александр Лаухин. Он мгновенно атаковал увлекшегося гитлеровца и с близкой дистанции сбил его. Прикрывая друг друга, Лаухин и Ганин поспешили на помощь Полеохе, которого атаковали два "ФВ-190". Одного из них Лаухину удалось сбить сразу. Воодушевленный поддержкой товарищей и уверенный, что теперь на него сзади никто внезапно не нападет, Полеоха догнал "мессершмитт" и длинной очередью зажег его. Минуту спустя Молодчинин сбил еще один самолет противника. Остальные вражеские самолеты круто повернули назад, за линию фронта. Так в двадцатиминутном бою пять летчиков-гвардейцев сбили пять вражеских самолетов, не потеряв ни одного.

Не успела наша пятерка как следует отдохнуть, как ей снова пришлось лететь на задание. Наступавшие стрелковые части просили обезопасить их от атак с воздуха.

У линии фронта гвардейцы навязали бой повстречавшейся шестерке вражеских самолетов. В тот момент, когда ведущий атаковал первую пару, на его самолет сзади напали два "мессершмитта", только что появившиеся над полем боя. Ведомый - лейтенант Сенченко - по радио предупредил командира об опасности и длинной очередью спас самолет Молодчинина от верной гибели. Однако этот маневр позволил двум "ФВ-190" атаковать машину Сенченко. Предупрежденный об опасности, Сенченко энергично развернул машину на 180° и бросил "як" в лобовую атаку на врага. Гвардеец видел только, что трасса его очереди накрыла один "ФВ-190". Больше летчик ничего не смог увидеть: в кабину хлынуло облако паров антифриза. Двигатель остановился, истребитель начал беспорядочно падать. Сенченко открыл фонарь кабины. Пары антифриза выдуло сильным встречным потоком. Летчик мгновенно вывел самолет в горизонтальное положение над большим снежным полем. Через несколько минут пары антифриза снова заполнили кабину. Посадку пришлось производить почти вслепую, под обстрелом двух вражеских самолетов. Кто-то из гвардейцев смелой атакой отогнал гитлеровцев, и Сенченко благополучно посадил свою израненную машину на лед Ладожского озера. Выбравшись из кабины, лейтенант вдруг почувствовал острую боль в пальцах ноги. Пришлось присесть на крыло. Рана оказалась не очень серьезной, и Сенченко, превозмогая боль, зашагал к берегу. С каждой минутой раненая нога ныла сильнее. Хотелось присесть,

отдохнуть. Но Сенченко понимал, что сделать это - значит замерзнуть. Стиснув зубы, он упрямо продолжал двигаться вперед. В предвечерней тишине до слуха летчика донесся шум автомобильных моторов. Значит, близко ледовая "дорога жизни", связывающая Ленинград с Большой землей. Летчик пошел быстрее. Дышать, кажется, стало легче. Вот впереди мелькнула полоска света. "Автомашины! Но почему они идут с включенными фарами?!" Из темноты вынырнул "пикап" и, моргнув фарами, остановился.

- Эй, летун, иди в машину! - крикнули из "пикапа".

Через минуту Сенченко удобно устроился в закрытом кузове. Сидевший рядом военный рассказал, что "пикап" принадлежит авиационной дивизии, которой командует дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант Г. П. Кравченко. Сам он - заместитель командира дивизии. Видел, как дрались гвардейцы, как упали сбитые два "ФВ-190", как летчик вывел свой истребитель из беспорядочного падения и пошел на посадку за ледовой дорогой...

К ночи Сенченко был в родном полку. Исполняющий обязанности командира Герой Советского Союза майор И. М. Дзюба тепло поздравил летчика с победой и сообщил, что за спасение в бою жизни командира и уничтожение двух фашистских самолетов командование представляет его к правительственной награде.

В начале февраля погода резко испортилась. Летчики отдыхали, готовились к новым боям. Партийное бюро полка разобрало заявления о приеме в партию, поданные авиаторами в ходе боев. В числе первых единодушно был принят кандидатом в члены Коммунистической партии один из лучших летчиков полка В. К. Ищенко. За год пребывания в полку он совершил более двухсот вылетов, лично сбил одиннадцать самолетов противника.

- Родился я в семье крестьянина, - рассказывал Ищенко. - После семи классов поступил в сельскохозяйственый техникум в городе Кировограде. Там увлекся прыжками с парашютной вышки. Потянуло в небо. Захотелось стать летчиком. В городе аэроклуба не было, и я уехал в Одессу. Поступил в школу ФЗУ и одновременно учился в аэроклубе. Потом - летная школа. Летом 1941 года в звании младшего лейтенанта прибыл в Смоленск. Там застала война. В этом полку служу с декабря 1941 года. Родители остались на территории, временно оккупированной немцами. Уже второй год ничего не знаю об их судьбе.

- Скоро узнаете, - заметил секретарь партбюро капитан Шабунин. - Наше наступление после битвы на Волге идет

успешно.

Боевые товарищи тепло поздравили Василия Ищенко с вступлением в партию. Пожимая руку командиру, механик самолета сержант Г. Захаров уверенно сказал:

- Теперь у нас в экипаже дела пойдут еще лучше.

Почти одновременно с Ищенко коммунистами стали Молодчинин, Лаухин, Пантюхов, Гребенёв, Беляев и другие.

Как-то поздно вечером в общежитие летчиков зашел командир дивизии. "Коптилка" еле-еле освещала стол. Пальцы заместителя командира полка по политической части майора Лещенко уверенно перебирали клавиатуру баяна. Летчики вполголоса пели полюбившуюся им песню "Темная ночь".

- Товарищи офицеры! - подал кто-то команду. Летчики, приветствуя командира дивизии, встали.

- Сидите, сидите, - присаживаясь на стул, сказал полковник. Помолчав, добавил: - Что, погода настроение испортила? Ничего, потерпите еще денек. Предполагается улучшение.

- Давно пора!.. - радостно зашумели летчики. Командир дивизии сообщил о том, что в январских боях дивизия хорошо обеспечивала действия штурмовиков и бомбардировщиков, рассказал гвардейцам о положении на Ленинградском и Волховском фронтах. Менее чем за месяц боевой счет дивизии увеличился на 50 вражеских самолетов.

- Большой вклад в эти победы внес ваш полк, особенно летчики Молодчинин, Ищенко, Ганин, Сенченко, - продолжал командир дивизии. - В общем, воюете вы хорошо. А можно воевать еще лучше. В бой нужно идти с горячим сердцем, но с холодным рассудком. Некоторым из вас именно расчетливости, осмотрительности и не хватает. Увидел самолет врага - и бросается на него, забывая обо всем, что делается вокруг. А летчик, не видящий обстановки вокруг себя, много не навоюет. Когда я говорю об умении видеть, что делается кругом, я вспоминаю вашего однополчанина дважды Героя Советского Союза Сергея Грицевца. Вспоминаю его не только потому, что он мой лучший друг и спас мне жизнь. Он всегда показывал пример того, как надо драться - и горячо, и осмотрительно, видеть обстановку и в зависимости от нее хладнокровно, расчетливо принимать решения.

- Расскажите, как тогда он вас выручил, - попросили летчики.

Полковник помолчал, видимо вспоминая подробности боя, и начал:

- Ладно, расскажу, хотя это было довольно давно. Это случилось в 1939 году, в Монголии, в бою с японцами. В тот день встречались в воздухе по нескольку десятков самолетов воюющих

сторон. В завязавшемся бою приняло участие более сотни истребителей. Мою машину зажали сразу несколько японских самолетов. Как ни старался я увернуться от прицельного огня, одна из очередей по мне все же достигла цели, и самолет мой загорелся. Грицевец успел заметить мое трудное положение и бросился на помощь. С первой атаки уничтожил одного, затем подбил другого истребителя. Остальные японские летчики оставили меня в покое. А вот пламя не отставало от машины. Кабина уже пылала. "Тянуть" на свою сторону уже не было возможности, и я выбросился с парашютом. Приземлился на территории, занятой врагом. Вот уже бегут ко мне самураи. И тут Сергей Грицевец приземляет свой "И-16" рядом, подруливает ко мне, мгновенно забирает меня в кабину и взлетает перед носом оторопевших от неожиданности японцев...

- Как же вы вдвоем поместились в кабине? - спросил летчик Лаухин.

- Трудно было, но Грицевец выручил...

- Это искусство! - с восхищением заметил кто-то из летчиков.

- Да! Но, к сожалению, некоторые летчики думают, что высокое мастерство рождается только в бою. А у нас в дивизии такие есть. Они не понимают еще, что морально-боевые качества и воинское мастерство летчика формируются на земле. В бою эти качества проверяются и закаляются. Поэтому нелетные дни нужно лучше использовать для учебы. Поменьше скучайте, побольше работайте над собой.

Долго в тот вечер шла беседа в общежитии летчиков. Гвардейцы были обрадованы тем, что метеорологи предсказывают улучшение погоды, что полк на хорошем счету. Много мыслей вызвали критические замечания командира дивизии. Летчики не могли не признать их справедливости. Каждый еще раз проанализировал свои действия в воздухе и нашел в них немало погрешностей. Да, стремление скорее уничтожить врага порой мешало осмотреться, правильно оценить обстановку.

Утро следующего дня выдалось действительно хорошим. Пользуясь отличной видимостью, каждый летчик успел совершить боевой вылет, а некоторые поднимались в воздух два и даже три раза. Не повезло в этот день лишь лейтенанту Московенко.

Выполнив задачу по прикрытию бомбардировщиков, звено Московенко взяло курс к своему аэродрому. Чтобы избежать обстрела, линию фронта решено было пересечь на малой высоте. Но расчет не оправдался. Перед самым носом самолета Московенко разорвался зенитный снаряд. Двигатель умолк. Истребитель начал падать на лес. Летчик тут же, в кабине, мгновенно дернул за кольцо парашюта. Струя воздуха ворвалась в

кабину - фонарь истребителя был открыт и наполнила купол парашюта. Московенко почувствовал, что его выдернуло из кабины. Произошло это в тот момент, когда самолет, ломая кроны деревьев, падал на землю. От удара спиной о киль хвостового оперения летчик потерял сознание.

Первое, что привлекло внимание лейтенанта, когда он пришел в сознание и открыл глаза, был красный снег. Московенко снова закрыл глаза, прислушался. Где-то недалеко трещали выстрелы, ухали взрывы. Лейтенант снова открыл глаза. Оказывается, красный снег был только рядом с ним: от его крови. Ощупав себя, летчик решил встать, но от страшной боли в позвоночнике снова потерял сознание. Выстрелы приближались.

"Немцы?! Плен?! Живым не дамся!" - молнией пронеслось в голове.

Повернувшись на спину, Московенко увидел зацепившийся за деревья парашют. Он отстегнул лямки, достал пистолет и начал медленно подниматься. Сначала встал на колени и еще раз огляделся. От дерева к дереву перебегали солдаты в маскировочных халатах. Они на ходу стреляли куда-то в сторону. Каким-то шестым чувством летчик понял: "свои". Через минуту услышал над собой голос:

- Вот он, браток! Кажись, живой! - Два бойца с радостными улыбками стояли рядом. В это время послышался резкий свист.

- Мина! - крикнул рослый красноармеец и навалился своим телом на Московенко.

От резкого толчка острая боль снова пронзила все тело, ударила в голову. Летчик опять потерял сознание, а когда очнулся, почувствовал, что по лицу течет горячая струйка.

- Петро, поднимайся, а то летуна задавишь... Однако Петро сам уже подняться не мог. Его, тяжело раненного, подняли боевые товарищи и положили рядом с Московенко. Открыв глаза, он посмотрел в сторону летчика и едва заметным движением губ тихо выдохнул:

- Живой!

Лейтенанта Московенко и солдата, прикрывшего его своим телом, бойцы доставили в санчасть, а оттуда их отправили в госпиталь.

Летчики звена Московенко, вернувшись с задания, доложили, что их командир погиб. О том, что он спасся, сослуживцы узнали лишь на следующий день. Их радости не было границ.

Приближалась 25-я годовщина Красной Армии и Военно-Морского Флота. Гвардейцы решили встретить праздник новыми победами. 21 февраля четверка истребителей во главе со старшим лейтенантом Ащауловым, действуя в районе Синявино, где

противник имел сильную оборону и сдерживал наступление наших войск, встретила и смело вступила в бой с восьмеркой "мессершмиттов". В этот день старший лейтенант Забегайло уничтожил один "Ю-88" и довел счет лично сбитых самолетов врага до шестнадцати.

Особенно отличился накануне праздника старший лейтенант Ганин. В одном бою он уничтожил два вражеских самолета. Сам старший лейтенант так рассказывал об этой схватке:

- Шестеркой "яков" во главе с Гребенёвым мы прикрывали в районе Синявино самолет-корректировщик. Пилотировал его летчик соседнего полка. Фамилию его не знаю. Корректировщик летел на высоте тысяча метров. Одна пара наших "яков" непосредственного прикрытия летела ниже, левее и немного сзади. Я со своим ведомым тоже летел сзади, но правее и выше корректировщика. Третья наша пара находилась метров на двести выше нас и также держалась сзади, на удалении около двухсот метров. Такой боевой порядок обеспечивал свободу маневра и хороший обзор. В разгар корректировки два гитлеровца снизу сзади приблизились к корректировщику. Заметив это, я перешел в атаку и, прицелившись, открыл огонь по ведущему. Он тут же вспыхнул и начал падать. Ведомый, увидев столь плачевную судьбу своего ведущего, видимо, растерялся и, вместо того чтобы уйти под меня, вниз, пошел вправо вверх. Я дал короткую очередь, но трасса прошла впереди. Выпустил вторую очередь, более длинную и более точную. Ведомый последовал за ведущим.

Командование Волховского фронта за доблесть и умение, проявленные гвардейцами в период прорыва блокады Ленинграда, наградило большую группу летчиков, техников и механиков полка. Накануне праздника орденами и медалями были награждены Сенченко, Лаухин, Забегайло, Ганин, Григорьев, Лукьяненко, Клименко, Ганчиков, Ащаулов, Сидоренко, Свиридов и другие гвардейцы. Награжденные обещали порадовать Родину новыми победами.

Сообщения об успехах наших войск в боях с немецко-фашистскими захватчиками, об освобождении новых советских городов и районов, о героическом труде народа в тылу радовали гвардейцев.

- Поднимешься в воздух, и сердце поет, - говорил механикам старший лейтенант Забегайло. - Над землей плывут "горбатые" Ильюшина, выше гудят пикировщики Петлякова, а над ними - наши "яки", "лавочкины"... Сила! Все это - заслуга нашего героического рабочего класса, родной Коммунистической партии, которая мобилизовала, подняла весь народ на самоотверженный труд.

Поздравляя своих друзей - уральцев - с праздником, гвардейцы в своем письме горячо благодарили их за хорошую работу, сообщали о том, что в соревновании за переходящее Знамя трудящихся области в период боев под Ленинградом наилучших результатов добился личный состав эскадрильи старшего лейтенанта И. И. Забегайло. Этой эскадрилье и было вручено Знамя.

Весной 1943 года 1-й гвардейский полк получил приказ: вновь перебазироваться на Калининский фронт. Здесь готовились к ликвидации ржевско-вяземского выступа противника. Провожая гвардейцев, представитель командования Волховского фронта подчеркнул, что полк с честью вышел из тяжелейших испытаний, до конца выполнил свой долг перед ленинградцами. В период прорыва блокады личный состав полка уничтожил 25 вражеских самолетов.

Первый салют Родины

Вторую военную весну встречал личный состав 1-го гвардейского полка на Калининском фронте. 27 февраля он прибыл с Волховского фронта и в составе 209-й истребительной авиационной дивизии принял участие в Ржевско-Зубцовской операции. Снова под крыльями самолетов проплывали знакомые леса, города и деревни. Но как не похожа весна 1943 года на прошлогоднюю! Тогда, год назад, враг еще имел численное превосходство в воздухе. Теперь уже враг лишился этого преимущества. Советская промышленность выпускала вооружение, в том числе и самолеты, не только высокого качества, но и в нужном для фронта количестве.

Меньшими силами располагали фашисты и на земле. Все их помыслы сосредоточились на том, как бы поглубже зарыться в землю от везде и всюду достающих советских снарядов, как бы попрочнее укрепить свою оборону. Но не помогли гитлеровцам никакие инженерные сооружения. Войска Калининского фронта, поддержанные с воздуха, прорвали вражескую оборону и уже 3 марта освободили Ржев. За активное участие в очищении Ржева от фашистов 209-я авиационная дивизия была преобразована в гвардейскую и получила почетное наименование - "Ржевская".

Это радостное сообщение личный состав 1-го гвардейского полка получил позже, когда дислоцировался на аэродроме под Воронежем, где в 1919 году били белогвардейцев первые советские летчики в составе 1-го дивизиона. Сюда после отдыха и пополнения полк прибыл в конце апреля в составе 2-го истребительного авиакорпуса Резерва Верховного Главного Командования для прикрытия сосредоточения советских войск в районе Усмань - Воронеж - Новый и Старый Оскол. Почти

одновременно в полк пришло два радостных известия: приказом Народного Комиссара обороны от 4 мая 1943 года за особые отличия в Великой Отечественной войне 1-му гвардейскому Краснознаменному ордена Ленина истребительному авиационному полку присвоено наименование "Красногвардейский". Командиру эскадрильи капитану Забегайло, сбившему лично 16 и в составе групп 6 вражеских самолетов, присвоили звание Героя Советского Союза.

Весной 1943 года некоторые летчики 1-го гвардейского полка заняли новые должности: капитан Забе-гайло стал командиром соседней части; командиром эскадрильи в другой полк назначили майора Дранко. Убыл на новое место службы майор Лещенко. Командовать полком стал капитан Илья Игнатьевич Кайнов, его заместителем по политической части стал капитан Шульга. Грустно было гвардейцам расставаться с ветеранами полка. Но гордость за боевых друзей, которым оказывается еще более высокое доверие, заставила грусть отступить, переполнила сердца тех, кто продолжал воевать вместе с полком.

В июне 1943 года гвардейцы тепло встретили возвратившегося из госпиталя в полк лейтенанта Московенко. Боевые друзья были восхищены железной волей и мужеством летчика, его страстным желанием после такого тяжелого ранения снова идти в бой за Родину в составе родного полка.

- А как же позвоночник? - с тревогой спрашивал Московенко его боевой друг капитан Молодчинин. - Выдержит ли он перегрузки?

- Выдержит. Должен выдержать!

Выполняя задания, летчики полка видели, что войска обеих сторон готовятся к крупным боям. Это чувствовалось по многим признакам, которые сразу схватывал глаз бывалого воина: по подходу резервов, перемещению частей на линии фронта. Предположение о назревавших крупных событиях еще более окрепло, когда полк 27 июня получил приказ перебазироваться на аэродром Западного фронта и действовать в составе 1-й воздушной армии. Во время этого перебазирования, проходившего при облачной погоде, на аэродром прилетели все, кроме капитана Ащаулова.

- Куда он мог деваться? - недоумевал командир полка. - Неужели что случилось с двигателем?

О том, что произошло с ним при перелете, рассказал на следующий день сам Ащаулов:

- Маршрут перелета, как вы помните, лежал вдоль линии фронта. На одном из участков мою группу обстреляла зенитная артиллерия противника. Повел эскадрилью в облака. Огонь

прекратился. Выскочил из-за облаков - группы не вижу. Отвернул немного - и обрадовался: знакомая река. И тут бес меня попутал. Вместо того чтобы повернуть вправо, я взял влево. Через несколько минут вижу аэродром. На окраине и на взлетной полосе стоят машины. Решил, что это наши. Зашел в круг, выпустил шасси. Но что это?! На четвертом развороте вижу: заходит на посадку "юнкерс". Все стало ясно - ошибся. Мгновенно убрал шасси, увеличил скорость и в упор расстрелял вражеский самолет. "Юнкерс" перевернулся и факелом упал на аэродром. Оглянулся: четверка "мессершмиттов" мчится на меня в атаку. Пришлось принять бой. Сбил одного, а затем резким снижением начал уходить на восток. В ходе боя мотор получил повреждения и над линией фронта отказал. Прыгать с парашютом было нельзя - высота мала. Пришлось садиться на фюзеляж. Самолет прополз немного и остановился перед толстой сосной. Я быстро вылез из кабины и начал осматриваться, где сел. В это мгновение сзади кто-то навалился, сбил с ног и прижал к земле. Слышу разговор:

- Ты смотри, Егор! Первый раз вижу такого рыжущего фрица.

- Рука чешется. Дам ему по роже, чтобы не вырывался, - добавил другой.

- Какой я вам фриц, я русский, - начал я уговаривать солдат.

- Ого, хитрюга, по-нашему научился! - пробасил тот, что держал меня за ноги.

Ну, думаю, худо дело: "разукрасят" меня ребята.

Поднатужился, стряхнул сидевшего на мне верхом и вскочил на ноги. Куртка при этом распахнулась. Ребята увидели ордена, отпустили. Усач оправдывался.

- Ты, - говорит, - не обижайся. Медная шевелюра твоя попутала нас. Таких среди русских не видывали, вот и помяли чуток.

Конечно, за потерю ориентировки и отрыв от группы летчик Ащаулов был наказан. Но когда от партизан пришло сообщение, что именно 27 июня один "Як-7б" сбил над немецким аэродромом два вражеских самолета и ушел на восток, капитан Ащаулов был восстановлен в должности командира эскадрильи.

Во второй половине июня перед трудными боями в полку состоялось отчетно-выборное партийное собрание. Ветераны полка инженер-капитан Паткин, инженер-майор Пилипенко, капитан Калинников, старший лейтенант Лаухин и другие коммунисты, отметив боевые успехи полка, остро критиковали еще не изжитые недостатки в организации службы, воспитательной работе и обслуживании самолетов. Особенно досталось тем, кто позволял себе нарушения, даже малейшие,

воинского порядка.

- Без строгой дисциплины на земле и в воздухе нельзя добиться победы над врагом, - говорил старший лейтенант Лаухин. - Мы, коммунисты, обязаны не только постоянно совершенствовать свое боевое мастерство, точно выполнять приказы командиров, требования уставов и наставлений, свято блюсти дисциплину, соблюдать организованность и порядок, но и помогать всему личному составу полка осознать необходимость безупречной дисциплины.

Заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Пересада критиковал отдельных летчиков и техников за слабую требовательность, за панибратство с подчиненными. Во всех выступлениях - а их было 16 - красной нитью проходила одна главная мысль: Гвардейское Знамя обязывает сегодня выполнять боевые задания лучше, чем вчера, а завтра - лучше, чем сегодня. Предложения коммунистов были направлены на достижение этой цели. И когда летний вечер накрыл тенью аэродром, а коммунисты разошлись по своим подразделениям, командир полка, его заместитель по политической части, секретари партийной и комсомольской организаций еще долго беседовали, как бы заново переживая только что закончившееся собрание.

Для быстрейшей реализации предложений коммунистов было решено провести совещания с командирами и техниками звеньев о воспитании подчиненных, шире развернуть обмен опытом ведения воздушных боев и отличной подготовки материальной части к полетам. В плане партийно-политической работы на июнь и июль большое место заняли мероприятия, направленные на то, чтобы способствовать развитию у личного состава стойкости, храбрости и гордости за свой полк. В связи с приближающимся 25-летием полка ветераны провели с молодежью беседы о славном боевом пути части, о революционных и боевых традициях полка. Партийная организация помогала командирам лучше распределить коммунистов и комсомольцев по подразделениям, усилить их влияние на личный состав, сделать это влияние непрерывным и действенным, чтобы коммунисты и комсомольцы могли предупреждать проступки, личным примером учить беспартийных безупречно выполнять свои обязанности по службе.

Предположения летчиков о надвигающихся больших событиях оправдались. 5 июля немецко-фашистские войска перешли в наступление южнее Орла и на белгородско-курском направлении. На земле и в воздухе ежедневно завязывались все более ожесточенные бои. И в каждом бою летчики полка, как правило, сбивали по нескольку вражеских самолетов.

С переходом 12 июля в наступление ударной группировки Западного и войск Брянского фронтов полк, действуя в составе 2-го истребительного корпуса, обеспечивал боевую деятельность штурмовой и бомбардировочной авиации, а в интересах ударной группировки вел ближнюю воздушную разведку. И снова, как в дни обороны Москвы и прорыва блокады Ленинграда, по четыре - пять, а порой и больше вылетов за день совершали гвардейцы. С рассвета и дотемна не смолкал на аэродроме гул моторов. Воздушные бои вспыхивали то здесь, то там. Об их напряженности можно судить хотя бы по тому, что только за два дня наступления гвардейцы уничтожили 25 самолетов противника. И каждый бой требовал отваги, готовности к самопожертвованию, максимального напряжения воли и сил.

Очередная группа из десяти "яков" во главе с капитаном Молодчининым поднялась в воздух, когда солнце уже клонилось к горизонту. С земли по радио приказали отразить налет врага на район Ягодное. Здесь два советских "Ла-5" уже вели бой с группой "ФВ-190". Первая четверка "яков" во главе с Молодчининым сразу устремилась в бой. С первой же атаки Молодчинин и Московенко сбили два вражеских самолета. На помощь противнику пришли еще двенадцать истребителей. Но гвардейцы действовали искусно, решительно. Кикоть, Сенченко, Григорьев, Свиридов, Ащаулов и Русаков сбили каждый по самолету. Недобитые вражеские машины предпочли удрать с поля боя.

Капитан Молодчинин собрал группу и доложил по радио о выполнении приказа. Командир корпуса приказал любой ценой помешать внезапно появившимся в районе Старицы бомбардировщикам противника нанести удар по нашим войскам.

Группа Молодчинина развернулась на новый курс. Ведущему доложили: "На горизонте - двадцать "Ю-88"..." Гвардейцы с ходу атаковали головную колонну врага и сбили пять бомбардировщиков. Это сделали Молодчинин, Сенченко, Русаков, Ащаулов и Григорьев. Остальные "юнкерсы" сбросили бомбы мимо цели и ушли за линию фронта.

В ходе этого боя самолет лейтенанта Русакова был подбит. Однако летчик сумел довести машину почти до самого аэродрома. Когда мотор совершенно перестал тянуть, лейтенант не растерялся и удачно произвел посадку на фюзеляж, не выпуская шасси.

Поздним вечером командир полка майор Каинов подробно разобрал проведенные за день бои. Особо он отметил успех лейтенанта Русакова, который первый раз участвовал в воздушной схватке и за один день одержал две победы. Командир указал на ошибки, допущенные некоторыми летчиками при

выполнении заданий.

Технический состав в это время готовил истребители к предстоящим полетам. Особенно напряженно пришлось поработать старшему техник-лейтенанту Ушакову и мотористу сержанту Носалю. Ведь именно их самолет был подбит в бою и приземлился вне аэродрома. Гроза, дождь и ночная темень затрудняли ремонт. Все же к утру самолет лейтенанта Русакова, как и остальные истребители полка, к вылету был подготовлен.

С первыми лучами солнца начался очередной напряженный боевой день. Трудное испытание пришлось выдержать с утра звену старшего лейтенанта Ганина. В районе Дулиничи оно встретилось с 12 истребителями и 43 бомбардировщиками врага. Несмотря на огромное численное превосходство фашистов, советские летчики вступили в бой. Искусно маневрируя, командир звена сбил два немецких самолета; один уничтожил лейтенант Ганчиков. Фашисты сбили лишь один наш самолет, который пилотировал недавно пришедший в полк молодой летчик Швайко.

Героями следующего боевого дня стали летчики эскадрильи капитана Ащаулова. Прикрывая переправу через реку Вытебеть, гвардейцы отразили атаку 40 бомбардировщиков и 12 истребителей противника. Пытаясь расчистить своим "юнкерсам" дорогу к переправе, "ФВ-190" разделились на четверки. Капитан Ащаулов умело использовал тактико-технические возможности своего "яка" и ни разу не позволил врагу занять удобную позицию для ведения прицельного огня. Сам же Ащаулов, смело атакуя врага, сбил два вражеских самолета.

В не менее тяжелых условиях вели бой и остальные летчики звена. Лейтенант Лукьяненко меткой очередью уменьшил число самолетов противника еще на один "ФВ-190". А положение группы по-прежнему трудное. И лишь когда на помощь нашим пришли две восьмерки во главе с майором Каиновым, вражеские самолеты были обращены в бегство.

Очередную после возвращения из госпиталя победу одержал и лейтенант Московенко: сбил на встречных курсах "ФВ-190". После посадки он сказал братьям Черновым, которые по-прежнему обслуживали его самолет:

- Сдал экзамен.

Через час после первого вылета эскадрилья капитана Ащаулова снова поднялась в воздух. Ей приказали обезопасить от удара бомбардировщиков противника танковую часть, вклинившуюся в оборону немцев. Уже на подходе к району прикрытия летчикам пришлось пережить трудную минуту. Враг обрушил на них шквал зенитного огня. Один из снарядов

разорвался под кабиной самолета лейтенанта Сенченко. Несколько мелких осколков снаряда впились в тело летчика, мотор заглох. Самолет перешел в пикирование. Летчик попытался вывести его в горизонтальный полет, но рули бездействовали. Тогда, отстегнув привязные ремни, Сенченко сбросил фонарь кабины. Воздушный поток огромной силы вытолкнул пилота из кабины и раскрыл парашют. Но падение почему-то почти не замедлялось. Летчик взглянул на купол парашюта и сразу же нашел ответ на возникшее "почему": в полотне зияли пробоины. С нарастающей скоростью приближалась земля: траншеи, окопы, воронки, горящие танки. Удар... И все на миг исчезло.

...Первое, что услышал Сенченко, когда пришел в себя, - лязг гусениц танка, потом треск пулеметов и выстрел пушки. Летчик открыл глаза. Прямо на него двигался танк. Из другого танка стреляли из пулемета. "В кого же они стреляют?" Лейтенант посмотрел вправо. Метрах в двадцати от него лежали, уткнувшись в землю, гитлеровцы. Огонь советских танков не давал им поднять головы. Летчик раздумывал: что сейчас лучше всего предпринять? В это время танк наехал гусеницами на купол парашюта. Кто-то из нижнего люка зацепил парашют крюком, и танк дал задний ход. Стропы натянулись и поволокли Сенченко за танком. За вершиной холма машина остановилась. Танкисты подбежали к летчику.

- Живой! Ну, молодец. Ты, брат, извини, что так неприлично тебя везли. Иначе невозможно. Надо было все время стрелять по немцам, чтобы они не могли поднять головы...

Сенченко молча слушал танкистов. Спазма сдавила горло, пелена тумана затянула глаза. Он ничего не мог сказать боевым товарищам, проявившим такую смелость и находчивость ради спасения его жизни. Подошел грузовик с красным крестом на борту. Сенченко посадили в кабину. На прощание он пожал руки танкистам. Но далеко уехать не удалось: машину обстреляли, и она вернулась обратно.

- Ну что же, будем вместе пробиваться, - сказал командир танковой части.

По его приказанию к "санитарке" подошли два танка. Один встал впереди, а другой сзади. Несколько минут преодолевал таким образом прикрытый броней грузовик опасную зону, пока она не осталась позади. Танки вернулись на передовую, а грузовик помчался к полевому госпиталю. Спасли лейтенанта Сенченко танкисты как раз той части, прикрывать которую он вылетал.

Чтобы уменьшить потери своей бомбардировочной авиации от советских истребителей, гитлеровцы стали действовать по-

иному: перед подходом бомбардировщиков к району цели они посылали туда большие группы своих истребителей, которые связывали боем наши "яки". Пользуясь этим, "юнкерсы" прорывались к цели, сбрасывали бомбы с одного - двух заходов и на повышенных скоростях улетали за линию фронта. Но недолго удавалось так действовать фашистам. Командир корпуса генерал-лейтенант Благовещенский приказал командирам частей организовать за линией фронта постоянное дежурство истребителей. При появлении больших групп самолетов противника патрули по радио вызывали истребители, находившиеся на аэродроме в готовности № 1. Этот метод борьбы с превосходящим противником выдержал испытание на "отлично" и вынудил немцев почти повсеместно отказаться от своей "новинки".

Пара истребителей "Як-7б", пилотируемых старшим лейтенантом И. В. Юркиным и лейтенантом А. Т. Лукьяненко, дежурила в воздухе 19 июля. Юркин первым заметил, что к населенному пункту Городок приближается группа вражеских самолетов. Впереди мчались тупоносые "ФВ-190", за ними несколькими колоннами как бы нехотя летели бомбардировщики "Ю-87". Ведущий передал об этом на землю. Через семь минут четверки "Як-7б" под командой гвардии старшего лейтенанта Ганчикова и гвардии капитана Ащаулова уже были над Городком. В короткой схватке они сбили четыре вражеских самолета и этим сорвали налет бомбардировщиков.

Напряженность боев не спадала. В воздухе было жарко и в прямом и в переносном смысле слова. Только 31 июля летчики полка провели пять групповых боев, в которых уничтожили 16 вражеских самолетов. Счет побед открыла в этот день эскадрилья старшего лейтенанта Лаухина. Она вылетела рано утром. Поднявшееся солнце слепило глаза. Ведущий то и дело напоминал летчикам по радио: "Орлы, смотрите в оба". Предупреждение оказалось своевременным. Ведомый буквально через полминуты доложил: "Справа ниже - "юнкерсы". Ведущий кроме "юнкерсов" увидел и истребителей. Они летели ниже и выше колонны бомбардировщиков.

Старший лейтенант Лаухин быстро сманеврировал, и, следуя его примеру, вся группа заняла исходное положение для атаки сверху, со стороны солнца. Прежде всего ударили по головной пятерке "юнкерсов", уже подходивших к цели - окраине Орла. Первой же очередью был сбит ведущий бомбардировщик, горящие обломки которого полетели к земле. "Мессершмитты" ринулись было на группу Лаухина, но путь им отрезали летчики звена капитана Ащаулова. Пока фашистские истребители вели бой с

этим звеном, ведомые Лаухина младшие лейтенанты Фролов, Пометельников и Виноградов сбили еще три "Ю-87". В этом бою капитан Ащаулов одержал свою двенадцатую победу.

Группу Лаухина в воздухе сменила эскадрилья Молодчинина. Ей пришлось вести бой с сорока самолетами противника. Большое мужество и мастерство в этом бою проявил коммунист П. И. Сидоренко. Продолжая вести бой на поврежденном самолете, он сбил два "ФВ-190".

Особенно тяжелый бой в этот день провела группа из десяти самолетов, которую возглавил командир полка майор Каинов. В районе Локня гвардейцы встретили четыре группы бомбардировщиков и истребителей общей численностью до 100 самолетов. Однако десятикратное преимущество врага в силах не смутило советских авиаторов. Стремительными атаками они расстроили боевой порядок фашистов и заставили их сбросить бомбы куда попало. В этом бою сбили по одному самолету Кайнов, Клименко, Русаков, Ганин и Пересада. Два вражеских бомбардировщика были сожжены групповым огнем. Во второй половине дня гвардейцы совершили еще два вылета.

Четверке истребителей во главе со старшим лейтенантом Клименко, действовавшей в районе Орла, наземная радиостанция "Танкер" передала приказ - уничтожить самолет "ФВ-189", корректировавший огонь артиллерии. Но старший лейтенант никак не реагировал на приказ. С земли повторили приказ и указали место цели. И опять от ведущего - ни слова. Лейтенант Ищенко понял: у Клименко что-то не в порядке с радиостанцией. Вызвал ведущего:

- "Орел-20", "Орел-20"... "Танкер" приказал идти в квадрат 40... Как поняли? Прием. Я "Орел-10"...

- "Орел-10", "Танкера" не слышу. Ведите звено. Я "Орел-20", - ответил Клименко.

Ищенко и его ведомый вышли вперед и взяли курс на район цели. Пара Клименко стала ведомой. Через несколько минут Ищенко увидел впереди самолет-корректировщик. "Рама" - как называли советские воины двухкилевой, хорошо бронированный самолет "ФВ-189" - попыталась уйти, но Ищенко догнал врага и с дистанции 100-80 метров открыл по нему огонь из всех пушек. Через минуту "ФВ-189", вспыхнув, рассыпался в воздухе.

- "Орлы", "Орлы", я "Танкер". Благодарю за помощь, благодарю за помощь! - передали с земли.

Выполнив боевую задачу, Ищенко вновь занял свое место, а Клименко повел четверку. И вдруг - тревожный голос наземной радиостанции:

- "Орлы", "Орлы", будьте внимательны! Вас преследуют.

Будьте внимательны...

Однако ведущий как взял курс к аэродрому, так и продолжал его выдерживать.

- "Двадцатый", нас атакуют, нас атакуют, - передал Ищенко ведущему и развернул свой истребитель навстречу врагу.

Однако и после этого предупреждения старший лейтенант Клименко никак не реагировал на опасность. Он спокойно, как на учебном аэродроме, повел свою пару на посадку. Лейтенанту Ищенко пришлось вдвоем с ведомым вступить в бой с истребителями противника.

Один самолет им удалось сбить, но оставшиеся продолжали атаки. Снаряд, выпущенный одним из трех "фокке-вульфов", попал в стык между фюзеляжем и плоскостью самолета Ищенко. "Як" резко накренился и вошел в глубокую спираль. Летчик с трудом выровнял машину и, предупредив командный пункт, повел ее на посадку. В десяти метрах от земли истребитель снова резко накренился на левое крыло и ударился о землю.

Лишь на следующий день в госпитале к Ищенко вернулось сознание. Летчик буквально весь был завернут в бинты и "закован" в гипс. Внутри все горело огнем, невыразимая боль разрывала голову и лицо, Сильнейший удар о землю вызвал смещение позвоночника, перебил носовую кость, повредил внутренние органы. Ищенко понял, что больше ему не летать, и застонал от обиды. Но тут же вспомнил своего товарища - лейтенанта Московенко: ведь у него тоже тогда был серьезно поврежден позвоночник, в теле даже после лечения в госпитале остались осколки вражеского снаряда, а он летает. "Почему же не смогу летать и я? Я коммунист: должен и буду летать".

Искусство хирургов и воля самого летчика победили тяжелый недуг. Через два месяца лейтенант Ищенко прибыл в полк и снова вылетел на своем истребителе в бой с врагами Родины.

Боевой счет полка непрерывно рос. К 5 августа, за месяц боев под Орлом, он увеличился на семьдесят семь сбитых бомбардировщиков и истребителей противника. Своей самоотверженностью в борьбе с фашистскими бомбардировщиками гвардейцы спасли жизнь многим советским воинам. Помогая бомбардировщикам и штурмовикам наносить бомбовые и штурмовые удары по живой силе и технике фашистов, летчики полка способствовали успеху наступления советских войск на Орел. Поэтому каждый из них с чувством особого удовлетворения слушал 5 августа первый салют столицы нашей Родины - Москвы в честь освободителей Орла и Белгорода.

После освобождения Орла 1-й гвардейский полк продолжал боевые действия на Брянском фронте. Обогащенные опытом

взаимодействия с наземными силами, подразделения полка с большим успехом выполнили боевые задания. В конце августа Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героя Советского Союза воспитаннику полка капитану Алексею Егоровичу Молодчинину, назначенному командиром соседнего полка, и командиру эскадрильи старшему лейтенанту Александру Кирилловичу Лаухину. Большая группа летчиков, техников и механиков полка была в эти дни награждена орденами и медалями за храбрость и мужество, проявленные в ходе боев за Орел.

Вперед, на Запад!

Красная Армия, разгромив крупную вражескую группировку под Орлом и Белгородом, перешла в наступление по всему фронту. Почти каждый день Москва салютовала доблестным войскам, освобождавшим города и села на временно оккупированной территории. Эти победы воодушевляли весь советский народ и его воинов, вселяли радость в сердца людей. В полк все чаще стали поступать поздравительные открытки и письма. "На радость многим солдатам и офицерам полка, отыскались пропавшие было их родные и близкие.

Как-то к секретарю комсомольского бюро полка лейтенанту В. П. Лысенко подошел моторист Краснобаев и показал письмо, полученное от матери. Строки письма, рассказывавшего о зверствах фашистских палачей на временно захваченной ими территории, дышали острой болью за поруганную извергами советскую землю, лютой ненавистью к человеконенавистническим выкормышам фюрера. Это было гневное обличение гитлеровцев в страшных преступлениях. Простые, бесхитростные слова старой, много пережившей и повидавшей на своем веку женщины звали воинов поскорее освободить родную землю от гитлеровской чумы. Краснобаев зачитал письмо матери на собрании комсомольцев авиационного полка.

"...Каратели не пощадили и малого ребенка, - сообщала мать сыну. Положили его на землю и давай пороть плетью. И все за то, что отец ребенка был в Красной Армии".

Еле сдерживая негодование против зверей в облике человека, одетого в гитлеровский мундир, слушали комсомольцы письмо матери однополчанина. Сколько советских людей пострадало от гитлеровских варваров!

Слова попросил молодой летчик лейтенант Забелин.

- У меня был родной брат. Он погиб от руки фашистского палача в городе Калинине. Когда уходил в Красную Армию, я дал клятву - мстить фашистским оккупантам за смерть брата. Став

летчиком, получил такую возможность. Сбил пока двух стервятников. Но даю слово, что в предстоящих боях увеличу свой счет, буду драться с еще большим упорством.

Один за другим поднимались комсомольцы на импровизированную трибуну, рассказывали о том, что им сообщали родные и знакомые. Каждый обещал еще самоотверженнее выполнять свой воинский долг, способствовать быстрейшему освобождению советской земли от фашистской нечисти.

Вместе с наземными войсками продвигалась на запад и советская авиация. Вооруженный новыми самолетами и пополненный большой группой молодых летчиков, 1-й гвардейский полк в октябре 1943 года прибыл на 1-й Прибалтийский фронт. Здесь напряженные бои гремели южнее Невеля. Наши пехотинцы, танкисты, артиллеристы вклинились между группами вражеских армий "Север" и "Центр" и полукольцом охватывали силы противника в районе Витебска. Базой гвардейцев стал аэродром Кодотково. Отсюда вылетали они прикрывать войска 4-й ударной армии.

Обстановка в воздухе на этом участке в октябре была весьма сложной. Противник оборудовал довольно широкую сеть аэродромов и держал много самолетов, в том числе новейших истребителей "Ме-109ф". Уже первые вылеты показали, что полку предстоят тяжелые бои. Гитлеровское командование и здесь, как и под Орлом, использовало свою авиацию крупными группами. Осложняла действия истребителей и неблагоприятная погода.

В такую погоду вылетела на задание восьмерка "яков" под командованием Героя Советского Союза Лаухина. Первую четверку возглавил сам командир эскадрильи, а вторую - лейтенант Сенченко. На пути к району прикрытия войск группа обнаружила два "Ме-109ф". Атаковали противника старший лейтенант Лаухин и его ведомый. Один "мессершмитт" им удалось сбить, а другой на минимальной высоте улетел за линию фронта.

В этот момент с наземного пункта наведения по радио сообщили, что к позициям наших войск приближается большая группа бомбардировщиков "Ю-87". Гвардейцы тут же взяли курс в указанный район. Лететь пришлось на высоте чуть более ста метров - такой низкой была облачность. Ее-то и использовали фашистские летчики для скрытного прорыва. Когда гвардейцы подошли к району расположения советских войск, ведущая тройка "Ю-87" уже сбросила бомбы. Из-за облаков вынырнули еще четыре бомбардировщика. Их с ходу атаковало звено Лаухина. Ведущий и его ведомые Григорьев и Виноградов сразу сбили

каждый по "Ю-87" и этим отпугнули оставшиеся "юнкерсы" от района цели. Две группы истребителей противника - шестерка "ФВ-190" и четверка "Ме-109" атаковали гвардейцев.

Завязался бой на небольшой высоте. Зрительная связь между группами нарушилась. В этих условиях очень помогала информация офицера наведения с земли. Руководствуясь ею, гвардейцы захватили инициативу и решительно атаковали противника. Командир эскадрильи старший лейтенант Лаухин в этом бою сбил три вражеских самолета. По одной вражеской машине сбили молодые летчики Бурдин и Уставич. Две уничтожил Сенченко. Уничтожив два фашистских самолета, он сам оказался в очень трудном положении - без боеприпасов. Фашисты решили заставить Сенченко приземлиться на их аэродроме. Выручить лейтенанта никто не мог: преследуя врага, Сенченко слишком далеко оторвался от группы. Облака скрыли его машину из поля зрения товарищей.

Замысел врага Сенченко понял, когда заметил, что окружившие его машину истребители не открывают огонь даже с удобных позиций. Советский летчик, выбрав удобный момент, энергичным разворотом ушел вверх и скрылся в облаках. Но Сенченко оставался над территорией, занятой противником. Сориентировавшись, он взял курс на свой аэродром.

При подходе к линии фронта Сенченко заметил один "як", отбивавшийся от четырех "ФВ-190". И хотя было на исходе горючее, а пушки давно остались без снарядов, лейтенант, не раздумывая, пошел на выручку товарища. Своей решительной атакой он помог товарищу по оружию выйти из неравной схватки с противником целым и невредимым.

- Спасибо за помощь, - услышал Сенченко в наушниках.

- Пристраивайтесь! - передал лейтенант.

Когда самолет подлетел, Сенченко узнал в своем напарнике молодого летчика Уставича. Они взяли курс на свой аэродром. Пересекая линию фронта, оба истребителя попали в зону огня вражеских зениток. От прямого попадания машина Уставича пошла к земле, оставляя за собой дымный хвост. Не обращая внимания на продолжающийся зенитный огонь, Сенченко вел свой истребитель за горящей машиной Уставича. Когда до земли оставались считанные метры, летчик, выравнив машину, с убранным шасси приземлился в расположении наших войск. К самолету подбежали солдаты и вытащили Уставича из объятой пламенем кабины. Вечером его, полуобгоревшего, отправили в госпиталь.

Бой, проведенный эскадрильей старшего лейтенанта Лаухина, был тщательно проанализирован. Командир полка с

удовлетворением отметил, что все участники боя дрались смело, искусно. Семь уничтоженных вражеских самолетов говорят об этом более чем красноречиво. Но группа могла бы добиться большего успеха, если бы сумела сохранить боевой порядок.

Через несколько дней погода улучшилась. Авиация обеих сторон активизировалась. В полк пришел приказ: "прикрыть наши войска в районе Езерище - Хвощно". Четверка "Як-1" под командой майора Кобзева вылетела на задание. Встретив пять "ФВ-190", она вступила с ними в бой. В ходе боя был тяжело ранен майор Н. С. Кикоть. Истекая кровью, он все же не оставил своего места в строю. Вместе со всеми он довел свой самолет до аэродрома, благополучно произвел посадку, но до стоянки не мог дорулить. К самолету подбежали авиаспециалисты. Майор Кикоть сидел с опущенной головой. Через пол пробитой кабины на землю стекала кровь. Авиаспециалисты поднялись на крыло. Выключив двигатель, они хотели помочь летчику выбраться из кабины. Майор Кикоть на секунду приоткрыл глаза и тут же закрыл их. Когда летчика сняли с самолета, он уже был мертв. Его похоронили рядом с аэродромом Кодотково. На могиле своего боевого друга гвардейцы установили скромный памятник. Они поклялись отомстить врагу за его смерть.

С наступлением зимы боевые действия на этом участке фронта затихли. Почти прекратились и полеты авиации.

В июне 1944 года полк, пополненный личным составом и самолетами "Як-76", был переведен в состав 3-го Белорусского фронта. Войска этого фронта 23 июня перешли в наступление и через три дня освободили Витебск. Еще через день немецко-фашистские оккупанты были выбиты из Орши. Успеху этих наступательных операций в немалой степени содействовала авиация фронта, в состав которой входил 1-й гвардейский полк.

В первом же воздушном бою на этом фронте отличился заместитель командира эскадрильи капитан Сенченко. Сопровождавшая группу "илов" шестерка истребителей встретила восемнадцать "мессеров". Фашистские летчики стремились атаковать штурмовики с трех направлений одновременно. Однако Сенченко и его ведомый Юрьев сумели связать боем восемь "Ме-109". Пара Сидоренко - Александров отвлекла на себя еще шесть "ФВ-190", а летчики Кремляков и Кузьмин - оставшуюся четверку. В этой неравной схватке с врагом капитан Сенченко сбил один "мессершмитт" и тут же пошел в атаку на другой. В это время был подбит самолет ведомого. Пришлось прикрыть его от атак противника и довести до ближайшего аэродрома. Возвратившись в район боя, Сенченко с ходу атаковал пару "ФВ-190", прорвавшуюся к штурмовикам.

Смело и искусно вели бой Сидоренко с Александровым. На их счету - один сбитый "фокке-вульф". Кремлякову и Кузьмину в этом бою не удалось одержать личных побед, но оба хорошо помогали "илам", и те своим огнем уничтожили два вражеских самолета. Вся группа капитана Сенченко благополучно возвратилась на свой аэродром, хотя самолеты Юрьева, Кремлякова и Александрова получили серьезные повреждения. Техники Мефед, Потапов, Кулешов и Иванов, а также механики Петренко, Чернов, Затаковой, Колганов сумели устранить повреждения за одну ночь.

Наступление советских войск в Белоруссии, как и на других участках фронта, развивалось с большим успехом. 3 июля был освобожден от немецко-фашистских захватчиков Минск, а через 10 дней гитлеровцы оставили Вильнюс. Надежно прикрывая наступающие части от атак с воздуха, 1-й гвардейский полк вместе с другими частями авиации двигался все дальше на запад. Чем ближе подходили советские войска к границе Восточной Пруссии, тем ожесточеннее становились бои на земле и в воздухе.

В соответствии с изменениями обстановки командование ставило перед гвардейцами новые задачи/в интересах фронта. Эскадрилья капитана Дронова, укомплектованная самолетами "Як-9д", вела воздушную разведку. В эскадрилью были направлены наиболее опытные летчики: старшие лейтенанты Сенченко, Русаков, Сидоренко и Свиридов, лейтенанты Кремляков, Мгебров и Александров.

Менее чем за неделю летчики этой эскадрильи более пятидесяти раз перелетали линию фронта. И всегда возвращались с важными данными о противнике. Особенно искусными и находчивыми воздушными разведчиками показали себя старший лейтенант Владимир Русаков и его ведомый лейтенант Ашот Мгебров. Только 10 августа они пять раз летали на разведку резервов противника в Восточной Пруссии.

В одном из полетов Русаков и Мгебров обнаружили в копнах ржи свыше 20 танков и до батальона фашистских солдат. Танки обстреливали наши войска в районе Владиславца. Ведущий немедленно передал по радио разведданные на командный пункт. Тотчас же были высланы "илы". Удар наших штурмовиков был точен. После двух их атак шесть танков превратились в костры, а остальные на максимальной скорости ушли на запад. Точно так же поступил Русаков, когда обнаружил на железнодорожной станции три эшелона, в том числе один с танками. Русаков и его ведомый, указав штурмовикам цель, прикрыли их от атак с воздуха. "Илы" успешно "обработали" эшелоны.

Примеру замечательной пары воздушных разведчиков

следовали все летчики эскадрильи. Они учились у них мастерству поиска целей, смелости, находчивости, отваге и решительности.

В период боев за освобождение Белоруссии в полку широко развернулось социалистическое соревнование между экипажами на лучший по техническому состоянию самолет. Соревнование способствовало тому, что все техники, механики и мотористы добивались отличного качества технического обслуживания боевых машин. Победителем соревнования оказался экипаж капитана Ищенко. Этот самолет по праву считался эталоном, с которым следовало сравнивать техническое состояние других боевых машин полка. За безупречное содержание машины механик Захаров, мотористы Бойко и Муха были награждены медалью "За боевые заслуги".

В сентябре 1944 года 1-й гвардейский полк стал самостоятельно наносить и бомбоштурмовые удары. Особенно успешно был проведен налет на аэродром Будуненен. Майор Кайнов, получив боевую задачу - силами полка уничтожить самолеты на этом аэродроме, - решил наносить удар двумя группами по двенадцати самолетов в каждой с интервалом в десять минут. Ведущим первой группы он назначил капитана Ищенко, а второй - майора Бочарова. Вылет был приурочен к полудню, когда на аэродроме, как было замечено, сосредоточивается наибольшее число самолетов противника и личного состава.

В 12 часов 05 минут истребители первой группы взяли курс на вражеский аэродром.

До района цели группа долетела беспрепятственно. Первое и второе звенья зашли к аэродрому со стороны солнца. Не видимые немцами, они атаковали бомбардировщики, стоявшие на восточной и западной сторонах аэродрома. Третье звено прикрыло атакующих от возможного нападения истребителей. Зенитная артиллерия противника открыла сильный, но очень неточный огонь. Сбросив бомбы, гвардейцы начали штурмовать аэродром. Маневрируя между разрывами зенитных снарядов, они четырежды атаковали самолеты врага на стоянках.

Точно в указанное время к аэродрому подошла группа майора Бочарова и довершила разгром противника. Из пятнадцати бомбардировщиков, стоявших на аэродроме, не взлетел ни один: десять были сожжены, а остальные выведены из строя. Гвардейцы потерь не имели.

Кроме того, летчики полка по примеру личного состава других авиационных частей начали практиковать вылеты на "свободную охоту". Разрешение на такие полеты давалось, конечно, лишь наиболее опытным.

1 сентября, когда солнце уже клонилось к горизонту, Русаков со своим ведомым получили разрешение на такой вылет. На бреющем полете прошли они вдоль железной дороги. Под крыльями самолетов мелькали хутора с каменными домами - "гнезда" прусских юнкеров. Русаков невольно вспомнил развалины Витебска, руины Минска и Орши, землянки с закопченными стенами, голодных, перенесших вражескую оккупацию людей в родных деревнях, и пальцы еще крепче сжали ручку управления самолетом. Вот Русаков заметил паровоз с тремя классными вагонами. Он быстро догнал этот, как видно, специальный поезд и с минимальной дистанции обстрелял его из пушек. Паровоз, пыхнув клубами пара, сошел с рельсов и потянул за собой вагоны.

После посадки ведомый - лейтенант Мгебров заметил:

- Испугался за тебя. Уж больно низко выводишь самолет из атаки. Думал, зацепишься за крышу вагона.

- Не бойся, Ашот, не зацеплюсь. Гитлеровцев нужно бить в упор, наповал, наверняка... - ответил Русаков.

В октябре 1944 года полк был выведен из состава 1-й воздушной армии и перебазировался на тыловой аэродром. Здесь гвардейцы приступили к освоению самолета "Як-3". Их командира подполковника Кайнова назначили на более высокую должность, а к временному исполнению обязанностей командира полка приступил майор Зинов.

Знамя Победы

Год окончательной победы над гитлеровской Германией личный состав 1-го гвардейского авиационного полка встречал на 1-м Украинском фронте. Сюда, как и раньше, его направили вместе с другими частями 2-го истребительного авиационного корпуса из резерва Верховного Главного Командования. Утром 12 января 1945 года передовые батальоны ударной группировки фронта пошли в атаку и после жестокой схватки овладели первыми тремя траншеями противника. В это время гвардейцы 1-го полка стояли в шеренгах на аэродроме Багорье и слушали приказ командующего 2-й воздушной армией генерал-полковника авиации С. А. Красовского о задачах авиации в начавшемся наступлении.

На первом этапе наступательных боев основная задача летчиков полка сводилась к тому, чтобы во взаимодействии с другими полками корпуса надежно прикрыть от атак с воздуха части фронта, находящиеся на сандомирском плацдарме. С вводом же в бой 4-й танковой армии полк должен будет не только прикрывать ее от бомбардировщиков врага, но и вести в интересах танкистов воздушную разведку.

С большими потерями в боевой технике и в живой силе фашисты начали отступать. Полк продвигался на запад. Аэродромы приходилось менять довольно часто. Чтобы подготовить для приема самолетов один из аэродромов, только что занятых наземными войсками, туда выехала группа технического состава из 35 человек во главе со старшим техник-лейтенантом Бадьиным. У населенного пункта Кросно авиаторы неожиданно встретили немецкую часть. Механики Китайский, Носаль, Бетанов, Рахимбаев, Михайлов и другие предложили Бадьину немедленно атаковать противника. Старший техник-лейтенант трезво оценил силы. При большом численном перевесе врагу не составляло особого труда быстро уничтожить маленький отряд авиаторов, вооруженных лишь автоматами и карабинами. Поэтому Бадьин удержал товарищей от необоснованного риска:

- Наша задача определена приказом командира - добраться до аэродрома и подготовить его к приему самолетов.

Вскоре к Кросно подошла стрелковая часть. И сразу вступила в бой. В нем приняли участие и авиационные специалисты. Фашисты были выбиты из Кросно, многие сдались в плен. Дорога к аэродрому была открыта. Механики и мотористы оживленно делились впечатлениями о только что закончившемся бое. Заботливо протирая карабин, гвардии сержант Рахимбаев говорил:

- Думал, так и сдам на склад, не убив ни одного гитлеровца... Ан нет! Двух уложил наповал.

Аэродром Щукоцице в основном был готов к приему самолетов. Механики быстро засыпали воронки на взлетно-посадочной полосе, подготовили стоянки для самолетов и жилые помещения. По всему было видно, что противник отступал поспешно и не только не взорвал основные сооружения, но даже не успел снять зенитные установки. Вскоре в ближайший населенный пункт - Котнув - прибыли тылы дивизии. С часу на час техники ждали прилета истребителей. Но густой туман закрывал аэродром. Неожиданно вблизи заухали орудия, затрещали пулеметы. К Котнуву под прикрытием тумана подошла фашистская часть. Начальник штаба дивизии приказал Бадьину помочь батальону аэродромного обслуживания отбить внезапную атаку фашистов.

Быстро построив механиков, старший техник-лейтенант повел их по дороге на Котнув вслед за пятью нашими танками, направленными для усиления батальона аэродромного обслуживания.

Бой был уже в разгаре, когда в него вступили авиационные специалисты во главе с Бадьиным. Заняв отведенные для них

позиции, механики открыли огонь по фашистам, укрывшимся за домами на окраине Котнува. Понесены первые потери: тяжело раненного сержанта Рахимбаева с поля боя вынес Бадьин.

К району боя подошли еще несколько стрелковых подразделений. С их помощью засевшие в населенном пункте гитлеровцы были окружены. Но через тонкое кольцо окруживших все же пробивались новые группы фашистов. Младший лейтенант Поляков, старшие сержанты Китайский и Носаль получили приказ: вместе с группой разведчиков выяснить, откуда подходили фашистские группы, какова их численность. Разведчикам были приданы танк и бронетранспортер. У Кросно разведгруппа встретила скопление противника и с ходу атаковала его. Около ста гитлеровцев было уничтожено и более ста пятидесяти сдалось в плен. В этом бою смертью храбрых погиб старший сержант П. П. Китайский, а гвардии младший лейтенант И. И. Поляков получил тяжелое ранение.

Закончив выполнение задачи, группа возвратилась к району аэродрома. У Котнува еще шел бой. А во второй половине дня, когда туман рассеялся, на аэродром начали прибывать самолеты. Весь технический состав вернулся к исполнению своих прямых обязанностей. Летчики, ознакомленные с обстановкой, прежде чем произвести посадку на новом аэродроме, штурмовали окруженные фашистские части. Отборная группа гитлеровских головорезов, понеся большие потери, капитулировала. За храбрость, проявленную в боях в районе Кросно и Котнува, многие техники и механики, в том числе старший техник-лейтенант Бадьин, младший лейтенант Поляков, старшины Кириченко и Бетанов, старшие сержанты Носаль, Рахимбаев и Китайский (посмертно) были награждены орденами и медалями.

Всего три дня базировался полк на аэродроме Щукоцице. Пришел новый приказ - и гвардейцы в числе первых пересекли старую польско-германскую границу и приземлились на одном из аэродромов в восточной части Германии. Полку поставили задачу - не только прикрывать наземные войска от атак с воздуха на поле боя, но и блокировать аэродромы противника, вести "свободную охоту" и воздушную разведку.

Первым на поиск вражеских аэродромов вылетел 2 февраля старший лейтенант Сидоренко. Гвардейцы обнаружили вблизи населенного пункта Гайнау аэродром противника. Стояло здесь до 30 самолетов. Новый командир полка майор И. А. Малиновский, выслушав доклад о результатах разведки, принял решение нанести по аэродрому удар немедленно. Командир дивизии генерал-майор авиации В. М. Забалуев посоветовал предварительно уточнить систему противовоздушной обороны

аэродрома. Выполнить эту задачу поручили капитану Московенко и его ведомому младшему лейтенанту Новикову. Смельчаки вышли на аэродром Гайнау и, вызвав на себя огонь зенитной артиллерии, установили место и калибр батарей, уточнили расположение самолетов на стоянках.

ˆ Возвратившись, разведчики сообщили, что на запашной стороне вражеского аэродрома стоят "ФВ-190", а на северной - "Ю-88". Там же расположены два ангара". Подходы к аэродрому охраняют с юга, востока и севера три батареи зенитной артиллерии. Эти данные позволили точнее разработать такой план удара, который позволил бы минимальными силами добиться наибольшего эффекта.

Вскоре 14 истребителей, возглавляемых командиром полка, поднялись в воздух. Однако внезапности удара добиться не удалось: два "ФВ-190" заметили приближающиеся советские истребители. Когда группа подлетала к аэродрому Гайнау, над ним уже барражировали "фокке-вульфы". Но такая обстановка не была неожиданностью для советских летчиков. Она как возможная была учтена в плане удара. Поэтому после первой же команды майора Малиновского все летчики знали, кому, как и по каким целям действовать. Звено капитана Московенко атаковало зенитную артиллерию врага. Командир полка возглавил группу по борьбе с самолетами противника, прикрывавшими аэродром. Ударная группа нанесла бомбо-штурмовой удар по стоянкам. Вспыхнули пожары.

Через несколько дней штурмовой удар был нанесен по аэродрому Заган. На этот раз гвардейцы уничтожили 13 вражеских самолетов.

Февральские дни 1945 года ознаменовались крупной победой советских войск: была форсирована река Одер. Части Красной Армии подходили к самому логову фашистского зверя. И хотя для гитлеровцев уже было ясно, что война окончательно проиграна, они все же пытались остановить наступление советских войск.

Максимальную активность развила и авиация противника, усиленная за счет переброски сил с Западного фронта. Недостаток бомбардировщиков гитлеровское командование пыталось компенсировать более широким использованием самолетов "ФВ-190". Группами, до 24 машин в каждой, они неожиданно появлялись над наступающими стрелковыми и механизированными частями, сбрасывали на них мелкие бомбы, а затем обстреливали из бортового оружия. К сожалению, на первых порах полностью предотвратить эти вражеские атаки наши летчики не могли. Весенняя распутица испортила полевые аэродромы. Подниматься в воздух с них удавалось лишь рано

утром. Фашистская же авиация базировалась на аэродромах с твердым покрытием, их самолеты могли взлетать независимо от капризов погоды. Положение изменилось, когда наши передовые танковые части захватили стационарные фашистские аэродромы. Немедленно перебазировавшись на них, гвардейцы теперь оказались в гораздо меньшей зависимости от метеоусловий и имели возможность взлетать уже в любое время.

Особенно удачным был вылет с нового аэродрома 12 февраля. В этот день четверка "Як-3", пилотируемых майором Ищенко, старшим лейтенантом Фроловым, младшими лейтенантами Антоновым и Абрамовым, вылетела в район Яуэр Штригау. В воздухе висела дымка от пожаров и моросящих облаков. Но все же младший лейтенант Абрамов заметил группу фашистских самолетов, заходивших для бомбометания по нашим войскам в районе города Яуэра. Летчик доложил об этом по радио ведущему звена. Вся четверка немедленно ринулась в атаку на бомбардировщики.

Шесть истребителей "ФВ-190" пытались связать "яки" боем и не подпустить их к "юнкерсам". Тогда четверка разделилась на пары. Старший лейтенант Фролов и младший лейтенант Антонов вступили в бой с "фокке-вульфами", а майор Ищенко и лейтенант Абрамов наносили удары по бомбардировщикам. Два "Ю-88" были сбиты, а остальные отогнаны от цели.

Ищенко и Абрамов поспешили на помощь товарищам. Увидели довольно оригинальное "колесо" самолетов: за тупоносым "ФВ-190" мчался остроносый "Як-3", в хвосте у "яка" - "ФВ-190", а за "фокке-вульфом" - "як", за "яком" - снова "ФВ-190". Выгодный для "яков" вертикальный маневр советские летчики не могли применить из-за низкой облачности.

Майор Ищенко решительно атаковал истребитель, приближавшийся к хвосту второго "яка". Враги попытались выйти из боя, но не успели. Краснозвездные "яки" захватили инициативу и один за другим сбили три "ФВ-190". Четверо гвардейцев сбили пять вражеских машин в одном бою! Восхищенные отвагой и мастерством летчиков танкисты - живые свидетели этого боя - написали открытое письмо в газету "Крылья победы":

"Наша часть вела жаркий бой за город Яуэр. Противник оказывал упорное сопротивление, вводил в бой танки и самоходные орудия, но, не выдержав нашего натиска, начал отходить. Свой отход противник решил прикрыть с воздуха, для чего были вызваны бомбардировщики и штурмовики. Над боевыми порядками наших войск появились 12 вражеских самолетов. Нам на открытой местности укрыться было негде.

...Вдруг как гром среди ясного неба над стаей стервятников

появились четыре наших "яка". В одно мгновение на наших глазах славными летчиками были сражены два двухмоторных вражеских самолета, а через пару минут камнем рухнул один "ФВ-190". Несколько минут спустя, уже вдали от наших войск, упали еще два "ФВ-190".

Горсточка героев не только разогнала целую стаю бандитов, но оказалась победителем. Они сделали больше - спасли нашу технику, наших людей. Они помогли нам добить врага, помогли одержать победу. Город Яуэр был взят нашими частями.

...Мы не знаем имен этих четырех героев, но их подвиг, выручивший нас в критическую минуту, мы никогда не забудем.

От нашего имени просим передать им наш танкистский привет и большое спасибо за боевую выручку".

Перебазирование на аэродром с бетонированной взлетно-посадочной полосой позволило гвардейцам заметно активизировать боевую деятельность. Не успевала приземлиться после выполнения задания одна группа истребителей, как в воздух уже взлетала другая. Гвардейцы вели разведку, прикрывали наземные части, обеспечивали действия бомбардировщиков и штурмовиков. По вызову частей, воевавших в районе Наумберг - Заган, в очередной полет ушло звено капитана Русакова. Над Заганом гвардейцы обнаружили 12 "фокке-вульфов", готовившихся нанести удар по нашим войскам. С первой же атаки летчики Русаков и Торбенков сбили по одному самолету. Капитан Московенко, на "як" которого навалились было четыре "ФВ-190", сбил еще одну вражескую машину, а через несколько минут Русаков вместе с Мгебровым сожгли четвертый "ФВ-190". Но не все гвардейцы вернулись на свой аэродром. Геройски погиб в этом бою гвардии капитан В. В. Русаков. Он был сбит огнем вражеской зенитной артиллерии.

К концу февраля войска 1-го Украинского фронта вышли к реке Нейсе в полосе от Губена до Герлица. Началась подготовка к Берлинской операции. И вновь к ведению воздушной разведки кроме специальных подразделений начали все активнее привлекать истребительные части. Очень важную задачу поставил перед командиром эскадрильи 1-го гвардейского полка подполковником Н. С. Виноградовым генерал-майор авиации Забалуев, ставший командиром 2-го истребительного авиакорпуса. Суть ее сводилась к тому, чтобы на "яках" произвести визуальную разведку и фотографирование большого участка территории, которую гитлеровцы длительное время укрепляли.

Это были трудные и опасные полеты. Приходилось на малой высоте изо дня в день курсировать над районом, насыщенным

зенитной артиллерией. И здесь летчики полка проявили себя подлинными мастерами воздушной разведки.

Об этом со всей убедительностью свидетельствует аттестация, данная летчику-коммунисту Сенченко. Примечательно то, что командир полка, обычно скупой на похвалы, аттестуя его, как и других подчиненных, не мог удержаться от восхищения. Он писал:

"Гвардии капитан Сенченко лучший воздушный разведчик в полку. Он произвел 102 успешных вылета на разведку войск противника. Выполняет самые трудные, самые ответственные, самые сложные задания командования. Летает в любых метеоусловиях, имеет отличную штурманскую подготовку. После каждого вылета на разведку представляет ценные сведения о железнодорожных перевозках, о движении автотранспорта, об аэродромах, о системе обороны, о зенитной артиллерии противника. Только за период боевых действий на территории Германии произвел 81 успешный боевой вылет на разведку...".

Данные, доставленные воздушной разведкой 1-го гвардейского и многих других авиационных полков, выполнявших подобные задачи, позволили штабу 1-го Украинского фронта определить характер и вскрыть систему обороны противника, в частности по берегам рек Нейсе и Шпрее, узнать аэродромную сеть противника и примерное количество базирующихся самолетов. Это в определенной степени помогло войскам 1-го Украинского и 1-го Белорусского фронтов, начавших 16 апреля наступательную операцию, уже в первый день прорвать оборону врага, начать стремительное движение к столице фашистской Германии.

"Вперед, на Берлин!" Этот призыв был на устах всех воинов, участвовавших в исторической операции. Прикрывая наступавшие части, летчики гвардейского полка, как и других авиационных частей фронта, мужественно и умело отражали все попытки вражеской авиации воспрепятствовать наступлению советских войск. Смело и тактически грамотно действовали в полетах не только бывалые воины, но и молодые летчики. Это был результат хорошо организованной учебы, умело поставленной политико-воспитательной работы, чему партийная организация и командование полка уделяли большое внимание.

В разгар наступления в полк прибыл командир 7-й гвардейской Ржевской Краснознаменной ордена Суворова истребительной авиадивизии подполковник Г. А. Лобов. Он рассказал о ходе наступления, а затем поставил перед летчиками задачу - установить связь с передовыми танковыми частями, наступающими на Берлин с юга. Выполнить ответственное

задание было поручено капитану Сенченко. Полет предстоял длительный и опасный. Сенченко и его ведомому лейтенанту И. Казакову - предстояло первыми из всех летчиков дивизии пролететь над столицей фашистской Германии, дважды пересечь линию фронта, вести поиск в обстановке постоянной угрозы подвергнуться обстрелу многих зенитных батарей и атакам фашистских истребителей.

В заданное время два "Як-9д" поднялись в воздух и взяли курс на Берлин, к его южной окраине. Искусно уклоняясь от встречи с воздушным противником, Сенченко и Казаков уверенно вели истребители к району, где, по предположению, должны были находиться в этот момент вырвавшиеся вперед советские танковые части. Вот уже показался Берлин. Столица фашистской Германии была прикрыта серой дымкой тумана и копоти от горевших после ночной бомбардировки военных объектов. И хотя летчики знали, что врагу не избежать возмездия за свои преступления, оба какую-то долю секунды пожалели, что под крыльями их "яков" сегодня нет бомб. С каким удовольствием они сбросили бы их с минимальной высоты, в упор, точно на здание гитлеровской канцелярии, на это гнездо скорпионов, по вине которых погибли миллионы людей!..

Промелькнула южная окраина Берлина. Гвардейцы внимательно всматривались в притаившиеся в садах и рощах пригородные дачи и дворцы прусских юнкеров, фабрикантов, гитлеровской знати. Военная гроза подошла к этим имениям вплотную, а многие уже и опалила своим огнем. "Но где же танкисты?" Еще несколько уменьшив высоту полета, капитан Сенченко внимательно просматривал каждый лесок, поселок. Наконец у Лукенвальде ведущий заметил группу танков. Опытный разведчик без труда опознал "тридцатьчетверки". "Яки" пронеслись над танкистами и, поприветствовав их, взяли курс на свой аэродром.

Сражение за Берлин с каждым днем становилось все ожесточеннее. Стремясь удержать столицу, гитлеровское командование бросило в бой все свои резервы, оголив Западный фронт, где англо-американские войска уже не встречали почти никакого сопротивления. На аэродроме гул моторов почти не затихал. Только за пятнадцать дней апреля полк совершил более сотни вылетов.

В дни штурма Берлина гвардейцы не только охраняли наземные части от атак с воздуха, сопровождали свои бомбардировщики и штурмовики, но и наносили непосредственные удары по фашистским войскам. Особенно эффективным был удар по отборной гитлеровской части,

окруженной в районе Вендиш Бухгольц. Несмотря на безнадежное положение, эта часть отказалась сложить оружие. Командование поручило гвардейцам заставить врага капитулировать. Два дня, 25 и 26 апреля, летчики 1-го полка бомбили и штурмовали фашистов. Штурм увенчался полным успехом: все оставшиеся в живых фашисты сложили оружие.

Войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов все теснее сжимали кольцо вокруг столицы Германии. Под их ударами буквально таяла двухсоттысячная берлинская группировка. То в одном, то в другом квартале огромного города из окон уцелевших зданий появлялись белые полотнища. Центр Берлина уже простреливался насквозь. Советские воины, ломая отчаянное сопротивление отборных отрядов гитлеровских головорезов, вплотную подошли к рейхстагу. Мощные всесокрушающие удары Красной Армии вынудили командование берлинской фашистской группировки 2 мая принять предложение о безоговорочной капитуляции.

Капитуляция Берлина, к сожалению, не положила конец боям на других фронтах. Некоторые крупные группировки фашистских войск продолжали сопротивление, безнадежно пытались прорваться на запад, чтобы там сдаться англичанам и американцам, избежать ответственности за преступления, совершенные на территории Советского Союза, Польши, Румынии, Болгарии. Не сложила оружия, в частности, крупная группировка фашистских войск на территории Чехословакии и Австрии. Она вела бои против восставшего населения Праги. На помощь пражанам были посланы части Советской Армии, в том числе и 1-й гвардейский полк. Мощные удары войск 3-го Украинского фронта и взаимодействующих с ними соединений 1-го Украинского фронта и Чехословацкого корпуса вынудили гитлеровское командование прекратить сопротивление и в Чехословакии. Прага была освобождена. В небе братской Чехословакии 8 мая 1945 года старший лейтенант Свиридов сбил "Хейнкель-111". Это был 347-й вражеский самолет, уничтоженный гвардейцами 1-го полка в период Великой Отечественной войны.

Радостно и торжественно праздновал личный состав 1-го гвардейского полка День Победы. Каждый воин с чувством огромного удовлетворения оглядывался на пройденный за годы войны трудный путь. Делу победы каждый из них отдал все свои силы, знания, умение, а многие боевые товарищи - и свою жизнь.

За воинскую доблесть, проявленную гвардейцами на завершающем этапе Великой Отечественной войны, за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, за содействие наземным

войскам в овладении городами Берлин и Прага Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 мая 1945 года 1-й гвардейский Красногвардейский ордена Ленина Краснознаменный истребительный авиационный полк был награжден орденом Кутузова III степени. Еще три лучших летчика полка - майор Василий Каленкович Ищенко, капитаны Владимир Петрович Сенченко и Василий Иванович Московенко были удостоены звания Героя Советского Союза, а многие другие гвардейцы награждены орденами и медалями СССР.

С тех пор прошло уже около двадцати лет. Что же стало за это время с героями боев, где они, как живут и трудятся?

Сразу же после войны многие офицеры, сержанты и солдаты 1-го гвардейского Красногвардейского ордена Ленина, Краснознаменного и ордена Кутузова III степени истребительного авиационного полка уволились из рядов Советской Армии, разъехались в различные районы нашей необъятной страны.

Герой Советского Союза подполковник запаса А. Е. Молодчинин вернулся в свой родной город Ленинград. Герой Советского Союза майор запаса В. И. Московенко трудится в горвоенкомате г. Ужгорода, Закарпатской области, а Герой Советского Союза майор запаса А. Д. Гребенев живет и работает в г Котельничий, Кировской области.

В системе народного образования столицы нашей Родины Москвы трудится Ф. Г. Потапов.

Живы и здравствуют представители старшего поколения летчиков 1-го гвардейского полка участники гражданской и Великой Отечественной войн - Б. Н. Кудрин, первый командир полка полковник в отставке В. М. Шалимов.

Многие однополчане продолжают служить в Вооруженных Силах страны. А. П. Юдаков, бывший в годы воины командиром полка, и П. С. Киселев, являвшийся начальником штаба, в послевоенное время получив высшее военное образование, стали генералами. Продолжают также службу Герой Советского Союза полковник В. П. Сенченко, полковники Н. К. Петров В. Я. Ганчиков, П. М. Шабунин и др. Они отдают все свои силы и знания тому, чтобы воспитывать своих подчиненных умелыми, стойкими и убежденными защитниками нашей Родины.

Точно так же высоко несут честь советского воина и те, кто прошел трудный и сложный путь войны под знаменами родного полка. Каждый из них, где бы он ни жил и какую бы работу ни выполнял, готов в любую минуту по первому зову Советского правительства, родной Коммунистической партии снова встать в ряды защитников любимой Отчизны, до конца выполнить свой патриотический и интернациональный долг советского воина.